3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS
- Post-Diesel von Dingler
- DBAG-Desiro von Tillig
- Bundesbahn-290 von Trix

Prävention und Aufklärung
Die SBB schulen Jugendliche

Modell-Bahn-Club geht in dieTiefe
Mehr Großraum wagen

Vorbild und Modell
Maedels Schwarm: Die S10.1

Bw Wustermark
Freilichtmuseum auf Zeit?

WERKSTATT:
- Bretter für Opplingen
- Unkrautbekämpfungs-Wagen

Durchbruch dank Halbleitertechnik

SYSTEM-WECHSEL

Vorläuferin moderner Europa-Loks: **Die Baureihe 181.2**

Inhalt



40 Preußens S-Dampfer

Nicht nur der „Eisenbahnnarr“ Maedel würdigte die S10.1: Auch Lemaco hat das getan (Seite 78).

Kathkes Sprüh-Fix 60

Ein Wagen zur Vernichtung von Unkraut diente Dennis Kathke als Vorlage für sein Umbaumodell in 1:87.





16 Sans frontiers

Ohne Grenzen – das war die Idee, die hinter den Mehrsystemloks der Baureihe 181.2 der DB stand.



26 Erlebbare Geschichte

Seit Jahren ist Ruhe auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs Wustermark. Ein Projekt könnte das bald ändern.



Titel: 181.2 Roco; Wagen Lima; Oberleitung Sommerfeldt.
Szene und Foto: Frickel

Gar nicht hölzern 84

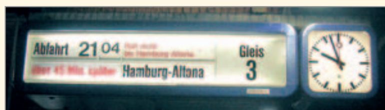
Auf die Tiefe des Raumes kommt es an: Das beweist der Modell-Bahn-Club Holzwinkel mit seiner H0-Segmentanlage.



SCHLESWIG-HOLSTEIN

Start mit Hindernissen

● Das Schicksal meinte es nicht gut mit der NOB. Die neuen „Married-Pair-Wagen“ von Bombardier hatte sie zuvor ausgiebig mit der ebenfalls neu eingesetzten Vossloh-Diesellok DE 2700 getestet, auch das Personal wurde umfangreich geschult. Die Wagen kamen bereits eine Woche vor dem Marschbahn-Start im Flensburg-Express zum Planeinsatz, wo sich die Probleme im Rahmen hielten, da sie hier mit Bombardier-Traxx-Loks fuhren. Am Morgen des 11. Dezember 2005, dem ersten Betriebstag, erlitt gleich der erste Zug, der Westerland verlassen sollte, eine technische Störung. Die Probleme hielten den ganzen Tag an. Züge fielen aus, blieben liegen, Verspätungen bis zu zwei Stunden waren die Folge. Die größten Schwierigkeiten bereiteten die „Married-Pair-Wagen“ gemeinsam mit der DE 2700 und, falls diese zusammen mit den ehemaligen Interconnex-/Flensburg-Express-Wagen liefen, fiel im schlimmsten Fall noch die Wendezugsteuerung aus. So musste am Sonntag teilweise der Zug umfahren werden. Die NOB war stets bemüht, die Probleme gering zu halten, Reisende, die ihre Nachtzüge in Hamburg verpassten, bekamen anstandslos Hotelzimmer vermittelt. Suzanne Thomas von der NOB erklärte, dass Techniker von Bombardier und Vossloh in der Nacht von Sonntag auf Montag unter Hochdruck an den technischen Problemen arbeiteten und die Verspätungen am Montagmorgen bei höchstens 15 Minuten liegen sollten. Am Montagabend hatten einige Züge wieder bis zu einer Stunde Verspätung. Die Türen der Bombardier-Wagen bereiteten die größten Probleme, es kam zu Zwangsbremsungen, oder Türen ließen sich nur noch über die Türnotöffnung öffnen. Das DBAG-Personal hatte häufig nur Spott übrig, hatten viele von Ihnen doch erst ihren Arbeitsplatz an der Westküste verloren. Aber ohne die kollegiale Hilfe der DB-Kollegen wäre das unerfahrene NOB-Personal wohl komplett verloren gewesen. Am 13. Dezember bestellte die NOB bei der DBAG sogar schon eine Lok, um einen Zug abschleppen zu lassen. Als der DBAG-Lokführer schon auf dem Weg war, hatte die NOB die Lok wieder abbestellt und den



Zug von einem anderen eigenen abgeschleppt. Berufspendler waren sehr verärgert, die NOB reagierte mit der Erstattung der Hälfte des Fahrgelds. Die DBAG hatte in Hamburg-Altona vorgeheizte Wendezüge mit 218-Loks abgestellt, die bis zum 10. Dezember noch auf der Marschbahn im Einsatz waren. DBAG-Sprecher Ole Constantinescu erklärte zu den Zügen in Altona, die Wagen sollten nach Hannover und Mecklenburg-Vorpommern überführt werden und zur Entwässerung und zum Schutz vor Kälte würden diese vorübergehend geheizt. Dass die Züge als Notfallreserve für die Marschbahn vorgehalten würden, bestätigte Ole Constantinescu nicht und Suzanne Thomas von der NOB war

Foto: Emersleben



Einfahrt des neuen Marsch-Bahn-Expresses in Hamburg-Altona.

dazu nichts bekannt. Aus dem Siemens-Dispolokpool mietete die NOB bereits drei Eurorunner, die ER 20-01, 08 und 10. Dazu hat die NOB den ersten eigenen Eurorunner, die DE 2000-01, im Einsatz, ein zweiter wird folgen. Mit den Siemens-Loks hatte die NOB dann geringere Probleme als mit den Vossloh-Maschinen.

Eine DE 2700 war in den vergangenen Wochen vom norddeutschen Künstler Frank Bürmann gestaltet worden. Ein kompletter Zug wurde mit lokaler Tourismus-Werbung versehen. Die NOB arbeitet eng mit Tourismus-Verbänden zusammen und hofft, so in Zukunft mehr Fahrgäste auf die Schiene zu locken, wie Suzanne Thomas erläuterte.

Fotos (2): Brüggemann



Ab April möchte die NOB mit den „Married-Pair-Wagen“ und den 146 519 bis 522 Interconnex-Züge von Westerland nach Köln und Berlin fahren, aber zunächst müsse man auf der Marschbahn alles in den Griff bekommen. Da von Bombardier noch nicht alle Wagen geliefert sind, fahren vorerst die ehemaligen Reichsbahn-Wagen mit, die zuvor im Flensburg-Express liefen.

Doch nicht alles lief mit Störungen. Zwischen Itzehoe und Husum fährt die NOB jetzt mit Talent-Triebwagen. Diese fahren zuverlässig, wie Suzanne Thomas glücklich hervorhob. Nette und freundliche Durchsagen und Kopfhörerstecker am Platz mit einem Radio- und Musikprogramm runden die Fahrt auf der Marschbahn ab. Suzanne Thomas von der NOB entschuldigte sich ausdrücklich bei den Fahrgästen: „Wir sind sehr zuversichtlich, dass unsere Züge demnächst zuverlässig fahren. Wir fahren mit neuen Zügen, die leider noch Kinderkrankheiten aufweisen. Bei über 30 Minuten Verspätung bekommen die Reisenden jetzt bei uns vom Catering Service einen kostenlosen Kaffee, das gehört mit zu der Philosophie unseres Hauses.“ Für zehn Jahre wird die NOB auf der Marschbahn fahren, bis neu ausgeschrieben wird.

HSB

Neue Fahrzeughalle der HSB


Foto: Schumann

Vor der neuen Fahrzeughalle der HSB in Wernigerode rangiert 997238 mit einem Personenzug.

In Wernigerode konnte am 1. Dezember 2005 eine neue Fahrzeughalle offiziell eingeweiht werden. Das größte Hochbauprojekt in der Geschichte der HSB entstand in nur zwölf Monaten im Spurwechselbahnhof des Bahnhofs Wernigerode-Westerntor an der Ilsenburger Straße, direkt gegenüber dem DB-Haltepunkt Elmowerk. Bis zu 65 Wagen der HSB können in der neuen Halle vor der Witterung und Vandalismus geschützt abgestellt werden. Für das 170 Meter lange und 35 Meter breite Gebäude wurden sieben Gleise mit insgesamt 1700 Metern Länge verlegt. In der Halle befindet sich eine 125 Meter lange Arbeitsgrube, wo kleinere Reparaturen an den Wagen vorgenommen werden können. Angeschlossen an die Fahrzeughalle ist eine ebenfalls neue Waschanlage, in der die Reisezugwagen in regelmäßigen Zyklen gesäubert werden. Für einen Wagenzug mit acht Fahrzeugen werden dabei durchschnittlich 11,3 Kubikmeter Wasser für eine Außenwäsche benötigt. Abgestellt werden in der neuen Halle vorrangig Fahrzeuge, die nicht für den täglichen Plan-Einsatz vorgehalten werden, so etwa der Oldtimerzug der HSB sowie Reservefahrzeuge.


Foto: Henschel

Abellio hat den Betrieb aufgenommen. Seit dem Fahrplanwechsel ist das junge Essener Unternehmen unter anderem auf der Nokia-Bahn von Bochum nach Gelsenkrichen in Einsatz. Am 11. Dezember 2005 steht ein Abellio-Triebwagen in Bochum Hbf.

Neues Jahr, neues Glück


Dr. Karlheinz Haucke

Eins ist sicher, langweilig war das Jahr 2005 nicht. Von der großen Konfusion bis zur großen Koalition zog es alle Register, uns in Atem zu halten. Und wen das kalt ließ, dem blieb ja noch die Eisenbahn, die große wie die kleine. Und damit reichlich Stoff für inhaltsreiche Diskussionen, die, je nach Standpunkt, entweder in der Feststellung gipfelten, also, so kann´s doch nicht weitergehen, oder, wenn überhaupt, dann geht´s nur so weiter.

Vom Neandertaler nicht nur genetisch weit entfernt, dafür aber dem Jammertaler um so näher war uns jede Hiobsbotschaft Wasser auf die knarzenden Mühlen. Was freilich in der Sache wenig hilft, noch weniger als „Du bist China" oder wie heißt dieser aufrüttelnde Slogan doch gleich, der uns im alten Jahr so hartnäckig verfolgte?

Wie auch immer, die große Bahn fährt allen Unkenrufen zum Trotz weiter und wenn es auch nur von einer Krise in die andere wäre, die Modellbahn macht es auf ihre Art zumindest nicht schlechter. Selbst Roco scheint das Schlimmste überstanden zu haben. Und dass Märklin zuletzt von Verkaufsgerüchten umspült wurde, zeigt doch eigentlich nur, dass die Modelleisenbahn selbst in der großen weiten Welt der Finanzmärkte und Investorengruppen ihren Reiz hat. Wenn jemand beim Branchenführer anklopft, dann doch vor allem deshalb, weil er sich ein lukratives Geschäft ausrechnet.

Und das stimmt doch optimistisch. Auch so gesehen dürfte 2006 nicht nur ein spannendes Fußballjahr werden.

Ob mit oder ohne Schmied: Neues Jahr, neues Glück auf allen (Schienen)-Wegen!

Bahnwelt Aktuell

HESSEN

Betreiberwechsel im Odenwald

Foto: Gerlach



Mit VT 121 und VT 118 erreichte am 11. Dezember 2005 als SE 84566 der erste VIAS-Planzug von Eberbach im Odenwald kommend Frankfurt (M); am Bahnsteig 12 warten beide Triebwagen auf ihre Rückfahrt als RE 84587 nach Wiebelsbach Heubach.

● Zum Fahrplanwechel am 11. Dezember 2005 übernahm die Betreibergesellschaft VIAS, ein Gemeinschaftsunternehmen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt und der Rurtalbahn, die Verkehrsleistungen auf der Odenwaldbahn von der DBAG. Betrieben werden die Strecken Hanau – Wiebelsbach – Erbach sowie Darmstadt Hbf – Wiebelsbach – Erbach – Eberbach. Alle zwei Stunden gibt es Zugläufe bis Frankfurt/M Hbf, dadurch entfällt das bisherige Umsteigen in Darmstadt Hbf beziehungsweise Hanau Hbf. Bemerkenswert ist die Durchfahrmöglichkeit nach Frankfurt/M über Darmstadt insofern, als durch Einbau einer Weichenverbindung im Bf Darmstadt Nord der Darmstädter Hbf nicht mehr zu einem Wendehalt angefahren werden muss und sich somit die Reisezeit zwischen Eberbach respektive Erbach nach Abschluss aller geplanten Bauarbeiten ab 2007 wesentlich verkürzt. Zum Einsatz kommen 22 Triebwagen der Bombardier Bauart Itino D2. Damit wird erstmals in Deutschland diese Bauart in einer größeren Serie eingesetzt. Die Fahrzeuge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt. In den vollklimatisierten Triebwagen stehen den Reisenden zwölf Sitzplätze in der 1. Klasse sowie 92 Sitzplätze in der 2. Klasse zur Verfügung, ebenfalls vorhanden sind ein Mehrzweckbereich für Fahrrad- und Rollstuhltransport sowie eine behindertengerechte Toilette mit klappbarem Babywickeltisch. Eigentümer der Triebwagen ist die „Fahrzeugmanagement Region Frankfurt Rhein Main GmbH“, ein Tochterunternehmen des „Rhein Main Verkehrsverbunds“ (RMV), die dem Betreiber Odenwaldbahn die Fahrzeuge leihweise zur Verfügung stellt.

Zwischenhalt

■ **Bombardier Transportation** hat von der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) einen Auftrag über die Lieferung von 47 Bombardier-„FLEXITY-Classic“-Straßenbahnen erhalten. Bei dem Auftrag ist Bombardier für den mechanischen Teil verantwortlich, dessen Volumen sich auf über 70 Millionen Euro beläuft. Der Vertrag beinhaltet eine Option über fünf weitere Niederflur-Fahrzeuge des gleichen Typs. Die 47 Straßenbahnen sollen zwischen Oktober 2007 und August 2010 ausgeliefert werden. Die Entwicklung und Fertigung der neuen „FLEXITY-Classic“-Bahnen erfolgt am Bombardier-Standort in Bautzen. Die elektrische Ausrüstung wird von der Vossloh-Kiepe-GmbH geliefert.

■ **Der Freistaat Bayern** fördert den Kauf von zehn neuen Straßenbahnen in Augsburg mit insgesamt 16 Millionen Euro. „Durch den Einsatz modernerer und kundenfreundlicherer Straßenbahnen gewinnt der ÖPNV in Augsburg wieder ein Stück mehr an Qualität. Unser Ziel ist es, mehr Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und die Innenstädte auf diese Weise vom Individualverkehr zu entlasten“, erklärte Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber. Mit der Investition kann die „Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH“ Straßenbahnfahrzeuge ersetzen, die schon fast 30 Jahre alt sind.

■ **Die so genannte Hohenlohe-Bahn** zwischen Heilbronn und Öhringen wurde am 10. Dezember 2005 wieder eröffnet.

■ **Der TGV absolviert erste Testfahrten** in Deutschland. Ziel ist es, die Zulassung des Zuges für den Verkehr auf dem deutschen Streckennetz zu erreichen.

■ **Shanghai** beginnt in Kürze mit dem Bau eines acht Linien umfassenden Stadtbahnnetzes. 2008 soll schon die erste Bahn rollen.

■ **Von ihren nur noch** 450 Reisenzentren will die DBAG weitere schließen und damit Kosten sparen. 2001 gab es noch rund 1000 Reisezentren.

■ **Alstom und Ansaldo-Breda** haben eine strategische Partnerschaft für Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Hochgeschwindigkeitszügen unterzeichnet. Entwickelt werden ein Gelenkzug AGV und ein neuer Pendolino; am Bau beteiligen sich insgesamt sieben zu den Konzernen gehörende Werke in Italien und Frankreich.

■ **Moritz Leuenberger,** Schweizer Bundesrat für Verkehr (Verkehrsminister), wurde am 7. Dezember 2005 zum Bundespräsidenten der Schweiz gewählt.

■ **Neue Niederflurwagen** erhält die Straßenbahn in Bremen. Insgesamt hat die Bremer Straßenbahn AG 20 Züge des Typs „FLEXITY-Classic“ bestellt, über 23 weitere des Typs GT8N-1 besteht eine Option.

■ **Einen Rahmenvertrag über E-Triebwagen** hat DB Regio ausgeschrieben. Bis zu 400 Fahrzeuge mit 160 bis 350 Sitzplätzen sollen zwischen 2008 und 2014 geliefert und für S-Bahn-, RB- und RE-Leistungen eingesetzt werden.

■ **Die chinesische Eisenbahn** unterhält seit 14. Dezember 2005 eine Europa-Vertretung in Berlin. Das Büro ist das Ergebnis einer Vereinbarung über stärkere Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen, die am 6. Juni 2005 der damalige Verkehrsminister Manfred Stolpe und der chinesische Minister Liu Zhijun unterzeichneten.

■ **Den ersten beheizbaren Bahnsteig** gibt es seit dem 11. Dezember in Barbis, einem Orstteil von Bad Lauterberg im Harz. Solar- und Erdwärme sollen Schneeschippen künftig überflüssig machen.

■ **Entschädigung bei Verspätungen** im europäischen Reiseverkehr hat die EU per Verordnung geregelt, die seit 1. Januar 2006 gilt. Danach können Reisende bei bis zu zwei Stunden Verspätung 25 Prozent des Ticketpreises zurückverlangen. Bei größeren Verspätungen und Ausfällen gibt es den halben Preis zurück.

■ **Bahnreisen nach Stettin** (Szczecin) werden attraktiver: Seit dem 1. Dezember 2005 kann man mit den Ländertickets von Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ auch den Stadtverkehr von Stettin nutzen.



Foto: IGNC

Auf der JiTong-Linie in der Inneren Mongolei verabschiedete sich am 10. Dezember 2005 endgültig der letzte Dampfzug. Damit endete der letzte Hauptstreckendampf der Welt.

THÜRINGEN

Nicht auf dem Holzweg

● Bei einem Pressegespräch am 29 Dezember 2005 referierte Gerold Brehm, Konzernbevollmächtigter DB AG für den Freistaat Thüringen, über die Zukunft der Kursbuchstrecke KBS 557 Saalfeld – Blankenstein. Man unternehme alle Anstrengungen, der Region, den Werken und dem Tourismus ein leistungsfähiges Transportmittel zur Verfügung zu stellen. 20 Millionen Euro seien in den letzten Jahren in die Sanierung der Strecke geflossen. Zur Zeit werden die letzten Gleisabschnitte saniert, so dass die Strecke durchgängig mit 4 D klassifiziert ist. Die bergseitige Lastgrenze liegt jetzt bei etwa 580 Tonnen, die talseitige bei 860 bis 920 Tonnen. Hauptkunden in der Region sind Klausner Holz Thüringen, BHT- und Holztechnik Thüringen GmbH (Kunz-Gruppe) und Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, wird im nächsten Jahr mit dem Umbau des Bahnhofes Lobenstein begonnen und, um die Sicherheit zu erhöhen, wird schrittweise die alte EZMG-Technik durch modernste Elektronik ersetzt. In Vorbereitung ist eine Art elektronisches Stellwerk (Standorte Wurzbach oder Leutenberg oder Lobenstein) mit einer Schnittstelle nach Leipzig. Angesprochen wurde aber auch sehr deutlich, dass nicht nur die Bahn gefordert sei, sondern auch die Industrie, die Kommunen, das Land und die Tourismusverbände. Wichtig sei auch ein schneller Umschlag: Kurze Standzeiten der Verkehrsmittel und direkter Umschlag ohne Umwege. Die TU Dresden wurde beauftragt, Studien zur Wirtschaftlichkeit im Güteraufkommen und im Bereich Personennahverkehr zu erarbeiten, auch unter Berücksichtigung, dass der Busbetrieb integriert und der Tourismus gezwungen wird, seinen Beitrag zu leisten. Der diesjährige samstägliche „Schieferexpress" Leipzig – Halle – Blankenstein war ein erster Anfang mit gutem Erfolg.



Foto: Rainer Albrecht

Zum Fahrplanwechsel am 6. Dezember 2005 endete die Anmietung zweier 228 der MEG auf dieser Strecke. Die Leistungen werden wieder von Railion-Loks der BR 204 übernommen.

RAILION

100. BR 189 übergeben

● Am 14. Dezember übergab Wolfram Seiler, Geschäftsgebietsleiter Locomotives bei Siemens Transportation Systems, die 100. Mehrsystem-E-Lok der Baureihe 189 an Lothar Beisler, Vorstand Produktion der Railion Deutschland AG. Damit wurde ein Auftrag aus dem August 1999 feierlich abgeschlossen. Vor drei Jahren wurde die erste Lok auf der Innotrans in Berlin vorgestellt, seitdem entwickelte sich die neue Baureihe zu einem gefragten Produkt nicht nur bei Railion. Für fünf Länder (D, A, I, CH und SLO) liegen Zulassungen vor, für CZ, NL, PL und HR werden sie gerade beantragt.



Symbolische Übergabe in Form eines H0-Modells: Wolfram Seiler (re.) und Lothar Beisler.



Fotos: Alkofer

Die BR 189 steht für (nahezu) grenzenlose Güterverkehrsmobilität.

FIFA-WM 2006

„Goleo" trifft Fußball-Lok

● Die DB AG als offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der Fußballweltmeisterschaft 2006 hat am 7. Dezember 2005 die mit Fußballmotiven gestaltete E-Lok 101 067 im WM-Austragungsort Leipzig präsentiert. Bis zur WM im Juni 2006 wird die Lok vor IC- und EC-Zügen zu sehen sein und von dem großen Sportereignis künden. Vorgestellt wurde die grün-gelb lackierte Lok vom offiziellen WM-Maskottchen „Goleo" und Kindern aus Nachwuchsmannschaften des 1. FC Lokomotive Leipzig. Das Triebfahrzeug zeigt unter anderem die 32 Nationalflaggen der Teilnehmernationen und einen „Goleo".



Foto: DB AG

Sie werben für die Fußballweltmeisterschaft in diesem Jahr: Die schmucke 101 067-7 und die Maskottchen „Goleo" und „Pille".

Bahnwelt Aktuell

ÖSTERREICH

Überstellungen aller Schneeräumer



Foto: Haslebner

Die grüne 1245.04 mit dem ebenfalls noch grünen Schneeräumer auf der Fahrt nach Knittelfeld im Bahnhof Gloggnitz am 5. Dezember 2005.

● Sämtliche Schneeräumer im Bestand der ÖBB werden im Werk Knittelfeld ausgebessert. Der Zu- und Abtransport wird vom Geschäftsbereich (GB) Nostalgie durchgeführt. Für solche Überstellfahrten kommen vorwiegend Altbaulokomotiven zum Einsatz. Noch grün lackierte Schneeräumer werden anlässlich der Ausbesserung auch neu lackiert, allerdings dann in roter Farbe.

DB REGIO

Der Schlex tritt an



Foto: Brüggemann

Der Eröffnungszug war bespannt mit 112 144 und einer kompletten Garnitur „Schlex"-Wagen.

● Am 24. November 2005 absolvierte der Schleswig-Holstein-Express („Schlex") seine Premierenfahrt mit geladenen Gästen von Flensburg nach Hamburg und zurück. Während der Fahrt wurde auch formell der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Regionalbahn Schleswig-Holstein vom schleswig-holsteinischen Verkehrsminister Dietrich Austermann und dem Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG, Ulrich Homburg, unterzeichnet. Die Züge fahren seit Sonntag, 11. Dezember 2005, im Zweistundentakt vom Hamburger Hauptbahnhof über Neumünster und Flensburg bis nach Padborg in Dänemark. Im Dezember 2003 hatte die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) die Schienenpersonennahverkehrsleistungen von jährlich rund einer Million Zugkilometern europaweit ausgeschrieben. Die Vertrag läuft von 2005 bis 2014. Die DB rührte zum Start des „Schlex" eifrig die Werbetrommel und der Betriebsbeginn am 11. Dezember war völlig problemlos.

Der Schwellenleger

„Ich habe einen Plan!" – Gar nicht gewaltig

Immer, wenn Ganove Egon Olsen zur Tat schritt, ging seinen Aktionen die Einweisung seiner Helfer Benny und Kjeld voraus, stets eingeleitet mit: „Ich habe einen Plan!" Einen solchen, allerdings gar nicht gewaltigen, hatte auch die DB-Tochter Railion, als sie vor fünf Jahren die dänische Güterbahn übernahm. Allerdings nicht mit dem Ziel, den Güterverkehr auf der Schiene voranzubringen: Seit der Übernahme sank die Gütermenge um die Hälfte. Verladestellen wurden geschlossen, Züge gestrichen, der Verkehr auf die Straße verlagert. Davon profitiert unter anderem die DB-Lkw-Tochter Schenker. Aber Railion hat noch nicht genug oder immer noch zu viel: Bis auf die Transitverbindung Deutschland – Schweden über die Storebelt- und die Öresundbrücke soll auch der restliche Schienengüterverkehr in Dänemark entfallen. „Mensch, Egon, ist das nicht illegal?", hört man Benny fragen. Egon: „Nein, das ist es eben nicht! Wenn irgend eine kleine Firma das macht, heißt es, sie ruiniert Arbeitsplätze. Aber wenn ein ‚Großer' das macht, dann ist das Politik!" Es geht auch anders: Die schwedische „Green Cargo" investierte in die Schiene und fährt heute mit Gewinn. Und die private „Dansk Jernbane" expandiert in ganz Dänemark. Was wird nur Yvonne dazu sagen?!

DB NETZ

Umbaumaßnahme

Die bei DB Regio im Bh Braunschweig wegen Fristablauf zum 31. Mai 2005 ausgemusterte Triebwageneinheit 614 045, 914 023 und 614 046 wurde im Juni 2005 ohne den Mittelwagen an DB Netz, Abteilung Fahrwegmessung, verkauft. DB Netz lässt den Triebwagen im Werk Cottbus zu einem Lichtraumprofil-Messwagen umbauen. Er soll dann den im Jahr 2004 ausgemusterten Messzug 712 101 und 713 001 (Limez II) aus Wanne-Eickel ersetzen. Der Umbau sollte zunächst im Werk Kassel erfolgen.


Foto: B. Werner

Mitte Oktober wurde der Zug nach Cottbus überstellt, wo der Umbau nun stattfinden wird.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Armin Schmutz

Als würdige Nachfolgerin von Miss Saigon präsentierte sich „Elisabeth", alias BLS-Re465003 am 28. November 2005 dem Fotografen. Statt in Rot, wirbt die Lok nun ganz im glänzenden Schwarz für das zweite Musical der Thuner Seespiele AG, das vom 19. Juli bis 30. August 2006 über die Seebühne gehen wird. Die neue Lok präsentiert sich im Depot Spiez kurz nach dem Rollout, im Hintergrund zeigen sich der Thunersee und das Niederhorn.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Frickel

In den Anfängen der Eisenbahn kam man bei der geringen Zahl an Zugfahrten noch ohne Signale aus. Als die Streckenbelegungen stiegen, benötigte man Regelmechanismen, die einen unfallfreien Verkehr ermöglichten. Zu den ersten verbreiteten Formen zur optischen Signalisierung gehörten die so genannten Ballon-Signale. An der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg) in einem Abschnitt zwischen Erzhausen und Egelsbach finden sich ballonartige Gebilde, die in Höhe der Oberleitung aufgehängt sind. Wir wollen von Ihnen wissen, wer auf Höhe des in Richtung Darmstadt fahrenden ICE 2 gewarnt werden soll?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete „Salzburg und Steiermark" Gewonnen haben: Gerhartl, Werner, A-8490 Bad Radkersburg; Weber, H., 13088 Berlin; Barth, Hubert, 87437 Kempten; Hödrich, Harald, 98528 Suhl; Prof. Dr. Stein, Werner Alex., 65817 Eppstein-Niederjosbach; Riedel, M., 01558 Großenhain/Sachsen; Viehauser, Johann, A-5600 St. Johann i. Pg.; Maus, Philipp, 56357 Oelsberg; Frank, Jens, 29640 Schneverdingen; Spaar, R. + M., 12557 Berlin; Dittmann, Martina, 02625 Bautzen; Indenbirken, Karl-Heinz, 33818 Leopoldshöhe; Dr. Rentschler, Gertraude, 71717 Beilstein; Seidel, Ulrich, 44339 Dortmund; Janke, Martin, 98693 Ilmenau; Kapeller, Attila, A-1080 Wien; Chlebeck, Horst, 22359 Hamburg; Fam. Schöpke, 01277 Dresden; Salmutter, Walter 92363 Breitenbrunn; Dr. Ungrad, Helmut, CH-5452 Oberrohrdorf.

SCHWEIZ

RhB rollt in die Zukunft

Die Rhätische Bahn (RhB) hat große Pläne: In den nächsten Jahren sollen neue Fahrzeuge für fast 220 Millionen Franken angeschafft werden. Unter dem Titel „Strategische Offensive 2012" präsentierte die Unternehmensführung Anfang Dezember die ersten Resultate. Neuanschaffungen sind wegen der gravierenden Überalterung des Fahrzeugparks unumgänglich: Rund 70 Personenwagen sind 60-jährig und älter, 120 Wagen über 40 Jahre alt. Auf dem Stammnetz verkehren zehn Ge 4/4-I-Loks, die 52 bis 58 Jahre alt sind, gefolgt von den über 40-jährigen Ge 6/6 II! Ausserdem herrscht an Spitzentagen regelrecht Fahrzeugmangel, so dass oft auf historische Triebfahrzeuge zurückgegriffen werden muss. Eine erste Verbesserung wird bereits 2006 mit der Auslieferung der vier neuen Glacier-Express-Kompositionen und der zehn Panoramawagen für den Bernina-Express erzielt. In weiteren Etappen sollen noch sechs Panoramawagen für die Berninalinie bestellt werden. Außerdem sollen 15 Zweisystem-Triebzüge die dringend benötigte Leistungssteigerung auf der Berninalinie und den saisonalen Fahrzeugtausch mit dem Stammnetz, hauptsächlich für die Strecke Chur – Arosa, ermöglichen. Diese Praktik wurde früher, als die Arosalinie noch mit Gleichstrom gespeist wurde, ebenfalls angewendet. Bis Frühjahr 2006 soll die Ausschreibung definiert sein, so dass 2009 die ersten Exemplare ausgeliefert werden können. Ein weiteres Investitionspaket sieht vor, für die Regio-Express-Linien nach St. Moritz, Davos, Disentis und Scuol 20 so genannte Multifunktionswagen anzuschaffen, die speziell den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Fahrgäste entsprechen. Außerdem eignen sich diese Wagen gut für das Mitführen von sperrigem Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern oder Sportgeräten. Die Auslieferung soll ab 2008 erfolgen.


Foto: Benz

Auch auf der Berninalinie werden neun, zum Teil bereits 40-jährige Triebwagen eingesetzt.

DB AG

Neue Hoffnung für Triebzüge


Foto: Habermann

Nebeneinander in Hof, die Sorgenkinder der DB AG: Ein VT 612, der in Fernverkehrslackierung die ICE-TD ablöste und selbst nicht frei von Problemen war.

● Die offizielle Genehmigung für „die Wiederinbetriebnahme des Neigetechnikbetriebes mit Eisenbahnfahrzeugen der Baureihen 611 und 612“ durch das Eisenbahn Bundesamt (EBA) kam am 7. Dezember 2005. Betreiber (DB AG) und Hersteller der Fahrzeuge konnten dem EBA „ein Sicherheitskonzept vorlegen, das einen sicheren Betrieb mit eingeschalteter Neigetechnik gewährleistet. So müssen die Achsen der Fahrzeuge planmäßig nach einer fest definierten Laufleistung ausgetauscht werden.“ Auch ein anderes Stiefkind der DB AG kann neue Hoffnung schöpfen: Die seit geraumer Zeit abgestellten hochmodernen Diesel-ICE der Baureihe 605 sollen zur Fußballweltmeisterschaft reaktiviert werden. Mit ihnen sollen Fußball-Nationalmannschaften zu den Spielorten gefahren werden. Die Bahn AG ist Partner und Sponsor der diesjährigen Weltmeisterschaft.


Foto: Luttenberger

Planmäßig kam am 10. Dezember 2005 letztmalig eine Lok der Reihe 1014 im Schnellzugdienst zum Einsatz. 1014.013 fuhr an diesem Tag den Umlauf 104/71/72/75/70/77 und konnte mit dem EC 72 bei der Ausfahrt aus Wien Ost aufgenommen werden.

TOP UND FLOP

TOP: Lok-Initiative für Europa

Deutschland und Frankreich planen ein Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung ihrer nationalen Lokomotivzulassungen. Dazu haben der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und die Fédération des Industries Ferroviaires (FIF) in Abstimmung mit beiden Verkehrsministerien eine Erklärung unterzeichnet. Die Verbände sehen im gegenwärtigen komplizierten Zulassungsverfahren, das für jedes Land gesondert durchgeführt werden muss, einen maßgeblichen Grund für die schwache Position der Schiene gegenüber der Straße im europäischen Güterverkehr.

FLOP: Zu früh von dannen

Auf der Strecke Bernburg - Könnern (Sachsen-Anhalt) mussten zwei Wochen vor dem Fahrplanwechsel Züge durch Busse ersetzt werden, weil bei DB Regio nicht mehr genug Mitarbeiter verfügbar waren. Offiziell wurde ein hoher Krankenstand als Begründung genannt. Zum Glück für die Fahrgäste einigten sich DB Regio und Connex Sachsen-Anhalt, dass der Connex-„Harz-Express“ (HEX) bereits ab 3. Dezember, also eine Woche vor dem Fahrplanwechsel, den Reiseverkehr zwischen Könnern und Bernburg übernimmt.

GROSSBRITANNIEN

Finanznöte

● Drei britische Stadtbahnprojekte wurden trotz millionenschwerer Vorinvestitionen und fast zehnjähriger Vorplanungen von der Regierung Blair gekippt. Liverpool, Leeds und Southhampton mussten ihre Pläne begraben. Liverpool hat gegen die Londoner Regierung geklagt, weil diese einen Blankoscheck für etwaige Kostenüberschreitungen ausgestellt haben wollte. Damit haben nur noch Projekte in Edinburgh und London Aussicht auf Verwirklichung sowie möglicherweise eine Modernisierung von Blackpools Uralt-Tram.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise


Foto: Hubrich

1984

Südlich von Burgsteinfurt. Das Bild mit dem geschmückten 624 zeigt den N 7198 bei seiner letzten Fahrt von Rheine nach Coesfeld.

Ausfahrt Burgsteinfurt

1879 eröffnete die Rheinische-Eisenbahn ihre Fernstrecke vom Ruhrgebiet zu den Nordseehäfen. In Konkurrenz zur Köln-Mindener-Eisenbahn führte die Strecke der Rheinischen-Eisenbahn quer durch das Münsterland. Sie verlief von Duisburg Wedau über Oberhausen, Bottrop Nord, Dorsten, Coesfeld, Burgsteinfurt, Rheine, Quakenbrück und Oldenburg bis Wilhelmshaven. Güter des Ruhrgebietes, hauptsächlich Kohle und Stahlprodukte, sollten auf ihr transportiert werden. Doch das Frachtvolumen der Köln-Mindener-Bahn, die acht Jahre zuvor über Wanne-Eickel, Münster, Osnabrück, Bremen und Hamburg eröffnet wurde, erreichte die Strecke durch das westliche Münsterland nie. Zum Winterfahrplan 1984, am 28. September, stellte die DB den Personenverkehr auf dem Teilstück zwischen Rheine und Coesfeld ein. Während die wenigen noch verbliebenen Bahnlinien im Münsterland seit Ende der 1990er-Jahre durch starke Förderung des Schienenverkehrs eine hohe Steigerung des Fahrgastaufkommens verzeichnen, war es für die Strecke zwischen Rheine und Coesfeld bereits zu spät. Im Dezember 2001 beschloss der Rat der Stadt Steinfurt ein Flächenänderungsverfahren für Teile der im Stadtgebiet von Burgsteinfurt liegenden Bahntrasse. Die Gedanken an eine Wiedereröffnung des Teilstücks der einstigen Fernbahn wurden damit endgültig ad acta gelegt.


Foto: Hubrich

2005

Der verwilderte Bahndamm in Burgsteinfurt ist das letzte Relikt der ehemaligen Verbindung zwischen Coesfeld und Rheine.

DB AG

EStw Frankfurt eingeweiht

● Bahnchef Hartmut Mehdorn und die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth weihten am 14. Dezember 2005 das neue elektronische Stellwerk ein. Das neue Stellwerk, das insgesamt 132 Millionen Euro kostete, soll die Infrastruktur des bedeutenden Eisenbahnknotens Frankfurt deutlich verbessern. Durch eine jetzt mögliche Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit in den Hauptbahnhof von 30 auf 60 km/h und eine höhere Kapazität bei der Zugabfertigung verspricht man sich eine Leistungsteigerung für den Zugverkehr in der gesamten Rhein-Main-Region.



Foto: Wirtz

Seit einigen Monaten fahren die Kalkzüge von Belgien über Venlo durchgehend bis Moers mit Dieselloks der belgischen Staatsbahnen SNCB. Zum Einsatz kommen Maschinen der Baureihe 77 des Bw Antwerpen. Zuvor fuhren die Züge über Aachen West und wurden dort von einer DB-E-Lok übernommen. Die Loks 7774 und 7779 mit einem leeren Zug nach Yves-Gomezée stehen in Moers.

ALPENBAHNEN

Schäden beseitigt

● Die Arlbergbahn in Österreich sowie die Strecke Immenstadt – Oberstdorf, die im August nach tagelangen Regenfällen stark beschädigt wurden und seitdem gesperrt waren, sind seit Anfang Dezember wieder befahrbar. Die ÖBB spendierten dabei am ersten Dezemberwochenende zu jeder in Vorarlberg oder Tirol gelösten Fahrkarte die Rückfahrt.

LUXEMBURG

Abschiedsfahrt der CFL-„Moulinex“

Foto: Howald



Diese silbernen, im Wellblech-Look fahrenden Triebwagen waren anfangs für die Pariser Vororte gedacht, aber seit 1975 wurden sie auch auf dem Luxemburger Netz im Nahverkehr eingesetzt.

● Am 11. Dezember 2005 fanden sich Nostalgiker aus dem In- und Ausland in Luxemburg ein, um die letze Fahrt der CFL-„Moulinex“-Triebzüge der Baureihe Z250 mitzuerleben. Der CFL-253, der an diesem Tag für die Abschiedsfahrt eingestzt war, fuhr von Luxemburg nach Diekirch, von Diekirch nach Wiltz, von Wiltz nach Gouvy, dann über Howald nach Wasserbillig und von Wasserbillig in die Hauptstadt Luxemburg zurück. Organisiert wurde diese Fahrt von dem G.A.R., Groupement des Amis du Rail (www.gar.lu). Ersetzt werden die Moulinex durch die neuen Doppelstockwagen der CFL.

DB AG

Nutzungserlaubnis erteilt

● Das IC-Zugpaar 2519/2518 eröffnete eine neue Ära. Am 6. Dezember 2005 fuhr in Deutschland der erste Personenzug unter der Kontrolle des neuen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System), das mittelfristig europäischer Standard werden soll. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte bereits am 21. November 2005 die Erlaubnis zur kommerziellen Nutzung erteilt. Damit kann ETCS nach erfolgreicher Sicherheitserprobung auf der Pilotstrecke Jüterbog – Halle/Leipzig zum Einsatz kommen. Diesem Schritt ging eine mehr als zweijährige Test- und Erprobungsphase voraus, die durch die intensive Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Herstellerkonsortium Alcatel SEL und Siemens AG sowie dem EBA gekennzeichnet war.

Foto: Emersleben



Fünf Lokomotiven der Baureihe 101, darunter auch 101 140, wurden bisher für die Versuchsfahrten mit ETCS ausgerüstet.

Bahnwelt Aktuell

FRANKREICH

100. AGC für SNCF


Foto: von Mach

AGC Z272, eine Zweisystem-Variante, verlässt am 28. November den Bahnhof Toulouse Matabiau im Diesel-Modus.

● „Autorail à grande capacité" (kurz AGC) heißt so viel wie Großraum-Schienenbus und ist die neue Gattung von Nahverkehrstriebwagen, die seit Anfang 2004 auf den Gleisen der französischen Staatsbahn zum Einsatz kommt. Am 6. Oktober 2005 wurde in Amiens mit Vertretern der SNCF und des Konstrukteurs Bombardier die Auslieferung des 100. Fahrzeugs gebührend gefeiert. Bis zum Jahr 2010 sollen insgesamt 580 AGC geliefert werden und in 19 der 20 Regionen Frankreichs zum Einsatz kommen. Lediglich die Region Ile de France (Paris und sein Umland) und Korsika haben sich nicht an der Bestellung beteiligt. Der AGC, der übrigens gewisse Ähnlichkeiten mit Bombardiers Talenten hat, wird für die SNCF als dreiteiliges und vierteiliges Fahrzeug mit elektrischem Antrieb und teilweise als Zweisystemfahrzeug mit Elektroantrieb und Dieselmotor gebaut.


Foto: Mann

Derzeit sind in Frankfurt die Umbau-Arbeiten der alten Posthalle in ein zeitgemäßes S-Bahn-Bw fast abgeschlossen. Interessanterweise hat man hier eine neue Art Fahrleitung verlegt, die nicht aus Kupferdraht besteht, sondern als H-Profilschiene an massiven Stahlträgern montiert ist. Noch steht die Fahrleitung nicht unter Spannung, jedoch sind die Gleisverbindungen fast vollständig angeschlossen und auch die Anschlüsse für die neuen Signale liegen schon.


Foto: Dollinger

Im November 2005 absolvierte die nagelneue 146 217 von DB Regio Stuttgart zusammen mit 185 236 und 189 062 Messfahrten in Bayern und insbesondere im Frankenwald, so wie hier kurz vor Treuchtlingen. Nach Beendigung der Tests verblieb die 146 217 zunächst in Nürnberg und wurde mit RE 19958 am 11. November zurück nach Stuttgart überstellt.

SCHWEIZ

Neue S-Bahnen für Zürich



Hubert Keiber, Benedikt Weibel und Rita Fuhrer (v. l.) freuen sich auf das neue Fahrzeug.


Foto: Armin Schmutz

Der 100 Meter lange, vierteilige Triebzug bietet komfortable Plätze mit einem beachtlichen Sitzplatzabstand.

● Am 2. Dezember 2005 wurde der neue Siemens-Doppelstock-Triebzug RABe 514 für die Zürcher S-Bahn erstmals vorgestellt. Regierungsrätin Rita Fuhrer durchschnitt das rote Band. In Zürich ist man froh, neue Züge anbieten zu können, denn seit 1990 haben sich die Frequenzen auf der Zürcher S-Bahn verdoppelt. Anschließend bemerkte Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, dass heute täglich 340 000 Menschen die Zürcher S-Bahn benützen würden, 40 Prozent aller 800 000 Reisenden auf dem SBB-Netz. 447 Millionen Franken investieren die SBB in die 35 neuen Doppelstöcker, die schrittweise ab 2006 bis 2008 zum Einsatz kommen werden. Weibel wies darauf hin, dass er es noch nie erlebt habe, dass neu entwickeltes Rollmaterial von Beginn an anstandslos funktioniert habe. Darauf angesprochen erklärte Dr. Hubert Keiber, Mitglied der Geschäftsleitung Siemens Schweiz, dass dieses Projekt für Siemens von sehr großer Bedeutung sei. Handle es sich doch um den ersten großen Rollmaterialauftrag im Bereich Personenverkehr, den Siemens von den SBB bekommen habe.

Technische Daten

Hersteller: Siemens AG
Typ: RABe514
Sitzplätze erste Klasse: 74
Sitzplätze zweite Klasse: 304
Türen beidseitig: je 8
Gewicht: 218 t
Länge: 100 m
Nennleistung: 3,2 MW
Triebradsätze: 8
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Beschleunigung: 1,1 m/s^2
Komfort: Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, behindertengerecht

Der lange Weg zur Mehrsystembaureihe 181.2

GRENZGÄNGER



Seit vielen Jahren ist die Baureihe 181.2 Stammgast unter dem historischen Bahnhofsdach der elsässischen Hauptstadt Strasbourg.

Am 2. September 1974 wurde bei Krupp in Essen die Zweifrequenz-Lok 181 201, deren elektrische Ausrüstung von AEG stammte, als die erste einer Serie von 25 Stück im AW Opladen feierlich abgenommen. So war es der Bundesbahn möglich, den gewünschten elektrischen Betrieb von Reise- und Güterzügen nach Frankreich und Luxemburg über alle Systemgrenzen hinweg endlich auf eine breitere Basis zu stellen. →



Foto: Timmermann



Der Lokführer ist nicht der deutsche Michel. Dennoch begrüßen Luxemburgs Jean und Marianne aus Frankreich am 11. Juli 1974 in Essen-Altenessen die neue Lok.

Foto: Tietze

Fast vergessen ist heute, dass das Saarland nach Ende des Zweiten Weltkriegs einen autonomen, von Frankreich beherrschten Status hatte und in das französische Wirtschaftssystem integriert war. Das änderte sich erst nach einer Volksabstimmung 1955, worauf der politische Anschluss an die Bundesrepublik Deutschland zum 1. Januar 1957 erfolgte, der wirtschaftliche Anschluss erst am 5. Juli 1959.

Die DB fand damals bereits über die neue Grenze zu Frankreich gespannte Fahrdrähte zwischen Forbach in Lothringen und Saarbrücken und einen mit 50 Hz, 25 kV elektrifizierten Grenzgüterbahnhof Überherrn vor, der aus Richtung Thionville (Diedenhofen) gespeist wurde. Die französische SNCF hatte also im Einverständnis mit der EDS (Eisenbahnen des Saarlandes), der Verwaltung der Saarbahnen, ihr soeben erfolgreich eingeführtes neues Stromsystem 50 Hz, 25 kV mit größter Selbstverständlichkeit bis ins Saarland hinein ausgedehnt. Es waren keinerlei Vorkehrungen für Systemwechsel-Bahnhöfe vorgenommen worden, als die DB im Juli 1959 offiziell die EDS übernahm, diese als ihre BD Saarbrücken integrierte und natürlich den Beschluss fasste, die Elektrifizierung im Saargebiet mit ihrem eigenen System 16 2/3 Hz, 15 kV fortzuführen und den elektrischen Anschluss an die Strecken im Bundesgebiet voranzutreiben. Dazu musste in aller Eile eine 110-kV-Bahnstrom-Fernleitung von Bingen über den Hunsrück bis zum Unterwerk Saarbrücken gebaut werden, ehe am 8. März 1960 der erste Abschnitt Grenze – Homburg/Saar mit DB-Bahnstrom in Betrieb gehen konnte.

So entstand zwangsläufig eine Systemwechselstelle auf freier Strecke genau auf der neuen Staatsgrenze bei Stiring-Wendel zwischen Saarbrücken und Forbach im Zuge der internationalen Verbindung Paris – Metz – Frankfurt/M. Der für den Eisenerztransport aus den lothringischen Minette-Gruben zu den Stahlwerken im Saarland damals wichtige Güterbahnhof Überherrn musste dagegen mit 50 Hz ausgerüstet verbleiben, um den SNCF-„Bügeleisen" (MEB 6/2004) mit ihren schweren Zügen den Weg nach Deutschland freizuhalten. Es war in der ersten Ausbaustufe nur möglich, die Ausfahrgleise am Ostkopf in Richtung Völklingen umschaltbar für die DB-Frequenz 16 2/3 Hz einzurichten. Nur der bescheidene Personenbahnhof Überherrn konnte mit

Foto: Luers

Foto: Luers



184 001 am 30. März 1984 in Trier. Erfahrungen mit dieser Multisystem-Lok waren Grundlage für die Entwicklung der 181.2.



Foto: Luers

182 001 (ex. E 320 01), der Versuchsträger der AEG, und 184 003 im Jahr 1996 in Koblenz; sie gehören zum Bestand des dortigen DB-Museums.

Im Juni 1983 überquert eine 181.2 die Moselbrücke bei Bullay. Auf einer der landschaftlich reizvollsten Strecken von Koblenz nach Trier sah man die Baureihe häufig.



Die Garnitur aus französischen Reisezugwagen, die von 181 002 gezogen wird, ist der TEE 50 „Goethe" von Frankfurt über Saarbrücken nach Paris.

Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz

DB-E-Loks (meist E 41) unter 16$^{2}/_{3}$-Hz-Fahrdraht angefahren werden. Die schnelle Entwicklung und Beschaffung von Zweifrequenz-E-Loks war daher vordringlich.

Auf der Konstruktionsbasis der Einheitslok E 10/E 40 entstand 1960 bei Krupp in Essen die BR E 320 mit unterschiedlicher elektrischer Ausrüstung der drei damals maßgeblichen E-Firmen AEG, BBC und SSW (später Siemens AG), folgerichtig mit den Ordnungsnummern 01, 11, 21, die letztlich Einzelstücke mit Versuchs-Charakter

Neue Technologien erlauben neue Ansätze im Lokomotivbau

blieben. Die drei Firmen hatten neben der Verarbeitung zweier Fahrdrahtspannungen (15/25 kV) das Problem zu lösen, die beiden Stromfrequenzen in den Fahrmotoren unschädlich zusammenzuführen. Das konnte nach damaligem technischen Stand nur die Frequenz 0 Hz, also Gleichstrom, sein. Anders als die Franzosen, mit denen man sich ohnehin im technischen Wettstreit wähnte, wollte man für die notwendige Umformung von Wechsel- in Gleichstrom keine schweren rotierenden Maschinen wie bei deren 50-Hz-„Bügeleisen" nehmen, sondern statische (ruhende) Gleichrichter mit neu entwickelten Silizium-Dioden, die in industriell verwendbarer Leistung erst seit 1957 verfügbar waren. Mangels Erfahrungen setzten die E-Firmen unterschiedliche Konzepte in Aufbau und Schutz der noch empfindlichen Si-Gleichrichter um und verwendeten für die Spannungssteuerung der Fahrmotoren Hoch- oder Niederspannungs-Schaltwerke verschiedener Konstruktion. Viel Staat konnte die DB mit diesen drei unter Gewährleistungs- und Ersatzteilproblemen leidenden Einzelgängern nicht machen, die 1962 noch durch die E 344 01, →


Im Juni 1975 unternahm die DB-Versuchsanstalt München Testfahrten mit 181 207. Als Bremsloks dienten 202 002 („Weißer Riese“) sowie 44 404 und 44 427! Die beiden Dampfloks gehörten damals dem Bw Mühldorf und waren mit einer Riggenbachbremse ausgestattet.

Foto: Sammlung Tietze


Am 18. September 1993 passiert 181 205 die Systemtrennstelle Stiring-Wendel zwischen Saarbrücken und Metz.

Foto: Timmermann

einem Umbau aus der Höllental-E 244 22 (MEB 11/2004), ergänzt wurden.

Man musste sich darauf beschränken, wenigstens auf dem eigentlichen Grenzabschnitt Saarbrücken – Forbach die internationalen Schnellzüge und einige Güterzüge über den Systemwechsel hinwegzuführen. In einem heute in der EU eigenartig wirkenden Grenzland-Patriotismus setzten DB- und Firmenpersonal alles daran, sich vor „dem Franzos“ nicht zu blamieren und gar mit einer Dampflok in Forbach einzufahren, auch wenn gelegentlich nur drei Fahrmotoren verfügbar waren! Aber auch die SNCF und die französische Industrie kamen über vollmundige Ankündigungen eigener Zweifrequenz-E-Loks nicht hinaus und setzten ihre wenigen Prototypen zeitweise nur im Verkehr nach der Schweiz ein. Die DB baute darauf eiligst den Güterbahnhof Überherrn um, indem die Fahrleitungen etwa in der Mitte durch Trennstrecken aufgeteilt und fortan die schweren Erzzüge mit E 40 hinein und hinaus befördert wurden. Nach dem Vorbild am Brenner mussten Dampf-, später Dieselloks, die unter feindlichem Fahrdraht abgerüsteten Maschinen wieder in Position bringen.

Die Bedienung des Grenzabschnitts Saarbrücken – Forbach mit mehrfachem Lokwechsel war ein unbefriedigender Zustand. Um den Zweifrequenzbetrieb wirtschaftlich zu rechtfertigen, wäre mindestens ein Lokdurchlauf Kaiserslautern – Metz erforderlich gewesen, doch kam es nicht zu einem Nachbau der E 320. Stattdessen wuchsen der BD Saarbrücken als Derivate, quasi als Abfallprodukte, aus einem viel ehrgeizigeren Projekt vier weitere Zweifrequenz-Lokomotiven zu: Die DB hatte im Rahmen ihres Elektrifizierungsprogramms 1966 Fahrdrahtanschluss zum belgischen Netz in Aachen und zum niederländischen Netz in Emmerich erreicht. Die beiden anschließenden Staatsbahnen hatten aber mit Gleichspannung elektrifiziert, die SNCB mit 3 kV, die NS dagegen mit 1,5 kV. Es war daher vorrangig, eine universell einsetzbare Lokbauart für alle vier in Betracht kommenden Bahnstromsysteme zu entwickeln, die E 410 genannt wurde. Nach damaligem technischen Stand war das für eine nur vierachsige Maschine mit einer Leistung von rund 3200 kW eine hochgesteckte Herausforderung, die äußerst kühne Lösungen erforderte und den Einsatz der neuesten Bauelemente der Leistungs- und Steuerelektronik für die an Bord vielfach notwendige Energieumformung voraussetzte:

Inzwischen standen aber auch die ersten steuerbaren Siliziumzellen, so genannte Thyristoren, zur Verfügung, mit denen man nicht nur die gleichgerichtete Spannung stufenlos steuern, sondern auch Wechselrichter für die umgekehrte Energierichtung bauen konnte. Ein in die Zukunft weit vorauseilender Vorschlag der AEG sah daher vor, die Gleichspannung zunächst in Wechselspannung umzuformen und dann über Transformator und steuerbare Gleichrichter

Moderne Halbleitertechnik führt zum technologischen Durchbruch

die Fahrmotoren zu speisen. Als Fahrmotor konnte dabei der verbesserte Gleichstrommotor aus E 320 01 verwendet werden, ohne dass eine Neukonstruktion für 3000 V erforderlich gewesen wäre.

Daraus ergab sich im Kern das Prinzip einer für zwei Frequenzen geeigneten Wechselstrom- E-Lok, sofern man die aufwendige Ausrüstung für 3 und 1,5 kV Gleichspannung mit den Wechselrichtern wegließ oder im Sinne eines auch damals schon aktuellen Modulkonzepts später nachrüstete. Die DB bestellte daher 1964 bei AEG und Krupp zunächst drei Viersystem-E-Loks E 410 und vier Zweifrequenz-E-Loks E 310, die auch mechanisch unter dem Zwang äußerster Gewichtseinsparung eine völlige Neukonstruktion waren, etwa mit neuen gummigefederten Drehgestellen und tragendem Hauptrahmen mit abnehmbaren Maschinenraum-Aufbauten.

Heute weiß man, dass es noch fast 40 Jahre gedauert hat, bis die DB mit der neuen Baureihe 189, nun mit weiterentwickelter Leistungselektronik, Mikroprozessoren und Drehstrom-Motoren, endlich über eine an allen vier Stromsystemen zuverlässig einsetzbare Lokomotivserie verfügte. Daran kann man die Schwierigkeiten ermessen, die bei Abnahme und Probebetrieb der E 410 001 bis 003 in Belgien zu meistern wa-

Wegbereiter

Foto: Tietze


Die 181.2 fand Resonanz im Ausland.

Mr. Winchester, Chief Electrical Engineer der südafrikanischen SAR, besteigt im Jahr 1976 die 181 207 in Überherrn zu einer Probefahrt mit einem schweren Erzzug. Die hervorragenden Zugkraftergebnisse mit der 181.2 führten zur Bestellung von 100 Loks des Typs 7E für die SAR beim europäischen 50Hz-Konsortium.

Foto: Sammlung Tietze

Man erkennt deutlich den Zick-Zack-gang im Maschinenraum der 181.2, der auch für die asymmetrische Aufteilung der Maschinenraumfenster verantwortlich ist.

ren, weshalb ihr fahrplanmäßiger Einsatz dort schon 1971 ein frühzeitiges Ende fand.

Die 1967/68 bei der BD Saarbrücken in Betrieb gesetzten E 310 001 bis 004 wurden dagegen trotz ihrer neuen Thyristor-Gleichrichter-Ausrüstung ein Erfolg. Dabei waren E 310 001 und 002 wie die E 410 mit elektrischer Widerstandsbremse ausgerüstet, die beiden etwas später gelieferten E 310 003 und 004 dagegen, einem Wunsch der DB folgend, für elektrische Nutzbremse mit Energierückspeisung. Insofern waren die vier Maschinen in Wirkungsweise, Ersatzteilen und Bedienung nicht voll gleichwertig. Dennoch gelang es schon im Februar 1968, nach entsprechender Ausbildung des französischen Personals, die von Paris kommenden Schnell- →

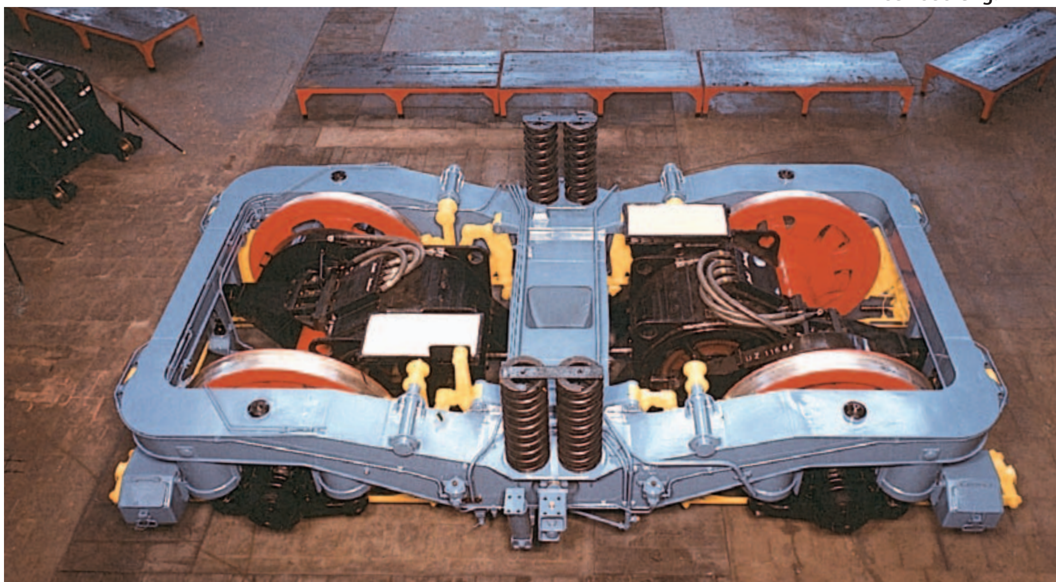


Foto: Sammlung Tietze

Das Drehgestell der 181.2 entsprach den modernsten Konstruktionsprinzipien der damaligen Zeit: Lenkergeführte Radsätze und „Flexi-Coil“-Sekundärfederung.



Ein Bild aus besseren Tagen. 181 208 verlässt den Prinzenkopftunnel unterhalb der Marienburg an der Moselstrecke. Im März 2004 wurde die zuletzt verkehrsrote Lok z-gestellt, inzwischen aber als Reservelok wieder reaktiviert.

züge bereits ab Metz (Richtungswechsel!) durchgehend bis Kaiserslautern, danach auch auf der neu elektrifizierten Strecke über Mannheim bis Frankfurt/M. zu bespannen. Unter den täglich fünf internationalen Fernzugpaaren herausragend war TEE 51/50 „Goethe" von 1970 bis 75. Daneben wurden die damals noch zahlreichen Güterzüge aus Forbach heraus bis Rbf Einsiedlerhof geführt. Überherrn dagegen blieb ausgespart. 1968 erfolgte die bekannte Umzeichnung auf das rein numerische System: E 310 001/002 wurden zu 181 001/002; E 310 003/004 wegen ihrer Nutzbremse dagegen zu 181 103/104. Dazu gesellten sich noch die aus Köln-Deutzerfeld abgezogenen Viersystemloks 184 001 bis 003 und 184 011/012.

Die Elektrifizierung der Moseltalstrecke im Jahr 1974 brachte zwei neue Grenzübergänge: Igel – Wasserbillig im Verlauf der Strecke Trier – Luxemburg (CFL) und Perl – Apach zwischen Trier und Thionville (SNCF). Beide erforderten einen Systemwechsel 16 $^{2}/_{3}$ zu 50 Hz während der Fahrt und somit zu deren Überwindung endlich eine Serie von Zweifrequenz-E-Loks. Am besten zum Nachbau geeignet schienen die beiden 181 001 und 002 mit der störungsfrei arbeitenden elektrischen Widerstandsbremse, immerhin mit 5000 kW Spitzenleistung, zumal die SNCF wegen der Eigenart ihrer Energieversorgung Einwände gegen die Nutzbremse mit Stromrückspeisung in den Fahrdraht hatte.

Die 181.2, Resultat mehr oder weniger erfolgreicher Versuche

Dennoch wurde die 1972 erfolgende Bestellung über 25 Zweifrequenz-181 nicht zum reinen Nachbau der 181 001/002: Noch während der Verhandlungen rückte ein neuer Dezernent im DB-Zentralamt München nach, der völlig neue Ideen bezüglich des mechanischen Teils mitbrachte. Dies betraf vor allem die Drehgestelle mit neuartiger Drehzapfenführung und Primärfederung der Radsatzlager mit querelastischen so genannten Lemniskatenlenkern, deren Prinzip ursprünglich von der französischen Firma Alsthom stammte – lange Zeit ein Tabu-Thema bei der DB! Bedenkenlos konnte die Höchstgeschwindigkeit von 150 auf 160 km/h hochgesetzt werden.



Foto: Luers

Mehr als drei Jahrzehnte Dauergast auf französischen und Luxemburger Gleisen

Knallkapseln für den Notfall müssen in Frankreich an Bord sein.



Routiniert und zuverlässig

Karlsruhe Hbf, 13. September 2005: 181 213 wartet schon auf den aus München kommenden EC 266 nach Strasbourg. Lokführer Markus Reinhardt setzt vorsichtig an den Zug und bereitet sich auf die gut einstündige Fahrt über Baden-Baden und Kehl in die elsässische Metropole vor. Reinhardt schätzt die zuverlässige 181.2. Sie erinnert ihn ein wenig an die 103 und das liegt nicht nur daran, dass eine ehemalige 103-Klimaanlage inzwischen in der 181 213 für angenehme Führerstandstemperaturen sorgt. Die kurze Fahrt zu unseren französischen Nachbarn ist Routine. Mühelos erreicht die Lok ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Es ist ein angenehmes Fahren im geräumigen Führerstand. 181 213 ist eine der vier Maschinen, für die eine Region Pate stand. Die vier Loks 181 211 bis 214 erhielten die Namen Lorraine, Luxembourg, Saar und Mosel, jene Landstriche, für die diese Baureihe hauptsächlich entwickelt wurde. Kurz hinter dem Bahnhof Kehl kommt die Systemtrennstelle, die sich mitten auf der Rheinbrücke befindet. Jetzt sind nur wenige Handgriffe nötig: Zunächst wird der Hauptschalter ausgeschaltet und der Stromabnehmer anschließend gesenkt. Die Lok rollt durch den wenige Meter kurzen stromlosen Abschnitt und Markus Reinhardt betätigt anschließend die Wahltaste SNCF, schaltet den Hauptschalter wieder ein und hebt den Stromabnehmer für das französische Netz, die Zugsicherung schaltet sich vom deutschen PZB 90-System automatisch auf das französische um. Für Fahrten auf französischen Gleisen müssen auf der Lok zusätzlich landesspezifische Sicherheitseinrichtungen mitgeführt werden, wie Signalfackeln, Knallkapseln, die auf das Gleis gelegt werden, eine spezielle Taschenlampe sowie eine Metallstange, um den Schienenstrom kurzzuschließen. Das wird auch noch ein paar Jahre weitergehen. Bis 2011 soll die 181.2 voraussichtlich noch fahren. Größere Schäden an den Loks werden künftig aber wohl nicht mehr repariert.



Handbücher und Vorschriften für alle potentiellen Länder findet man im 181.2 Führerstand.



In Frankreich Vorschrift: Das Hassler-Zugsicherungs-Gerät.

Fotos: Alkofer



Mitten auf der Rheinbrücke bei Kehl ist die Trennstelle.

Dazu setzte der neue Dezernent ein in der Schweiz abgeschautes neues Belüftungskonzept unter dem Stichwort „Sauberer Maschinenraum" durch. Hatten bis dahin bei den Einheitsbaureihen einschließlich der E03 die Lüfter etwa für Fahrmotoren und Transformator die Luft aus dem nach außen über Lammellengitter offenen Maschinenraum angesaugt, so sollte nun die Kühlluft gezielt von außen über eigene Kanäle, vorzugsweise über den abgeschotteten Dachraum, den Verbrauchern zugeführt werden. Der Maschinenraum sollte frei von Gittern in den Wänden und stattdessen mit Fenstern hell ausgestattet sein.

Das zwang die Firma Krupp noch während der Vertragslaufzeit zu umfangreichen Konstruktionsänderungen, erschwert durch die dem UIC-Umgrenzungsprofil für →

Anfang der 1970er-Jahre waren sie die Stars unter den DB-E-Lokomotiven, die 103 und die 181.

Foto: Alkofer



Vier Fenster lassen viel Licht in den Maschinenraum. Eine Dachluke ermöglicht den Ausstieg.

Frankreich geschuldete um etwa 230 Millimeter gegenüber der BR 110 reduzierte Dachhöhe. Doch gelang es, unter Ausnutzung der Dachrundungen so genannte Doppeldüsen-Lüftungsgitter in die abhebbaren Seitenwandhauben einzubringen und einen Dachraum für die Staubablagerung zu schaffen, aus dem die einzelnen Lüfter ansaugen und die Kühlluft nach dem Passieren der elektrischen Geräte nach unten weggeblasen. So erhielt die neue Bauserie das für sie typische äußere Aussehen und auch folglich eine Unter-Baureihennummer 181.2 mit den Ordnungsnummern 201 bis 225. Das geänderte Konzept wurde beispielgebend für alle nachfolgenden DB-E-Loks, beginnend mit der BR 111 (MEB 10/2004). Die elektrische Ausrüstung mit ihren Thyristor-Gleichrichtern blieb zum Glück unverändert mit geringen Anpassungen an die geänderte Luftführung.

Die ab Juli 1974 bei Krupp ausgelieferten 181201 bis 225 kamen nach kurzer Inbetriebnahmezeit im AW Opladen zwischen September 1974 und Mai 1975 alle zum Bw Saarbrücken Hbf., wo sie sofort die hochwertigeren Leistungen im Reisezugverkehr von den Vorauslokomotiven übernahmen, nun durchweg großräumig von Metz bis Frankfurt/M. sowie von Luxemburg bis Koblenz, dazu natürlich als konzipierte Universallok auch Güterverkehr ab Ehrang Rbf. Zwangsläufig ergab sich aus der geografischen Situation mit dem durch Richtungswechsel oder Kopfbahnhöfe begrenzten Viereck Metz, Koblenz, Frankfurt, Stuttgart ein hoher Anteil an Laufleistungen im deutschen Binnenverkehr. Immerhin legten 15 Lokomotiven in einem 15-tägigen Laufplan täglich 816 Kilometer zurück bei einem Höchstwert von 1225 Kilometern, eine im wie oben begrenzten Aktionsradius beachtliche Leistung, die 25 Prozent über dem Durchschnitt aller damaligen DB-E-Lok-Baureihen lag. Selbst ein im Raum Kehl – Straßburg eingesetzter dreitägiger Umlauf-

Wegweisende Prinzipien werden erstmals verwirklicht



Foto: Lützenberger



Foto: Kudrass

Obwohl nur noch 20 Exemplare im Einsatz sind, findet man noch alle vier Lackierungsvarianten vor: IC 2056 mit zwei 181 bei Heppenheim.

plan kam noch auf 468 Kilometer pro Tag. Auch der mittlere Schadstand im Bw und AW bewegte sich unterhalb des Durchschnitts des DB-E-Lokbestands.

Wegen ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wurden die 181.2 bei der Aufteilung des Lokbestands 1996 dem Geschäftsbereich Reise&Touristik (Fernverkehr) zugewiesen. Noch immer sind sie für die Förderung der IC-/EC-Züge in diesem Bereich unverzichtbar, da die neuen Zweifrequenz-E-Loks der BR 185 mit 140 km/h dem Güterverkehr zugeordnet sind und erst seit Ende 2003 nach vielen Versuchs- und Abnahmefahrten die SNCF-Zulassung erhalten haben und nun Güterzüge Mannheim Rbf – Woippy fahren dürfen.

Die in einer heute nicht mehr aktuellen Antriebstechnik ausgerüsteten 181.2 geraten zunehmend in die Rolle einer ungeliebten Splittergattung und werden nach der Stillsetzung von AW Opladen und Bw Saarbrücken Hbf instandhaltungsmäßig zwischen Frankfurt/M., Dessau und Cottbus hin- und hergeschoben. Verschleiß und Ersatzteilprobleme und das Unvermögen von Bombardier, in Nachfolge von AEG und Adtranz technischen Beistand zu leisten, zwangen schon dazu, neben der bereits verschrotteten 181217 vier Maschinen abzustellen (181202, 216, 220, 221) und als Ersatzteilspender zu kannibalisieren. Dennoch könnte es neue Hoffnung für die Baureihe 181.2 geben: Sie ist bei DB Autozug im Gespräch für durchgehende Züge nach Stockholm. Das dänische 50-Hz-Netz wäre für sie kein Problem. *Christian Tietze/al*

Im Montanverkehr wie hier im saarländischen Völklingen bewährte sich die 181.2 ebenso.



Foto: Tietze

Beinahe unverzichtbar



Auch das Großherzogtum Luxemburg war stets Ziel der Baureihe 181.2.

Foto: Tietze

Eine Übersicht des Jahres 1981 verzeichnet folgende von den 181.2 bediente Verbindungen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr:

Nach Frankreich:

- Frankfurt – Saarbrücken – Forbach – Metz (290 km)
- Stuttgart – Offenburg – Kehl – Straßburg (174 km)
- Kehl – Straßburg – Hausbergen Gbf (10 km)
- Ehrang – Perl – Apach (54 km)

Nach Luxemburg:

- Wiesbaden – Trier – Wasserbillig – Luxemburg (262 km) [Zwecks Verrechnungsausgleichs gegen Lok-km von CFL- Personal als Dienstleistung durchgängig geführt!]

Im Binnenverkehr:

SNCF:

- Straßburg – Metz (154 km)
- Straßburg – Hausbergen Gbf (6 km)

CFL:

- Luxemburg – Esch sur Alzette
- Luxemburg – Belvaux Soleuvre

DB:

- Saarbrücken – Heidelberg (148 km)
- Saarbrücken – Koblenz (200 km)
- Ehrang – Gremberg Rbf (192 km)

Auch stilistisch recht bemerkenswert: Die Bauten vom Anfang des 20. Jahrhunderts prägt der Historismus.



Foto: Dittmann



Als wäre die Arbeit nur mal kurz unterbrochen worden: Im einständigen Schuppenanbau gähnt die Untersuchungsgrube.

Entwicklungs-Potential

Die Gemeinde Wustermark, in deren Ortsteil Elstal das ehemalige Bahnbetriebs- und -wagenwerk Wustermark Rangierbahnhof unweit des heutigen Personenbahnhofs Elstal liegt, hat sich Gedanken über eine adäquate Nutzung des verwaisten Geländes gemacht und zu diesem Zweck eine vom Bundesland Brandenburg bezuschusste Bestands- und Entwicklungspotentialanalyse in Auftrag gegeben. Diese Studie, die auch angrenzende Bebauungsgebiete mit einbezieht, liegt seit Februar 2005 vor und kommt zu dem Schluss, dass der Standort insbesondere für Industrie- und Gewerbeansiedlungen durchaus attraktiv sei. Ein nicht unwesentliches Argument ist die verkehrsgünstige Lage, die auch eine erneute Anbindung ans Eisenbahnnetz denkbar erscheinen lässt.

„Die Resonanz lässt berechtigte Hoffnungen zu, dass der Standort in naher Zukunft wieder mehr insbesondere verkehrspolitische Bedeutung erfährt“, betonte Wustermarks Bürgermeister Bernd Drees und ergänzte: „Auch die in den vergangenen Jahren unweit des Bahnhofs entstandenen Entwicklungsbereiche dürften bei entsprechender Vernetzung dazu beitragen.“

Auch wenn die Gemeinde eher auf eine wirtschaftliche Neuorientierung beim Eisenbahntraditionsstandort setzt, ist man doch geneigt, gleichfalls mit dem technikgeschichtlichen Pfund zu wuchern, so denn die Deutsche Bahn AG dies auch zulässt: „Der Erhaltung prägender technischer und baulicher Anlagen soll und muss auf dem Gelände gebührender Platz eingeräumt werden“, erklärte Bürgermeister Drees. *hc*



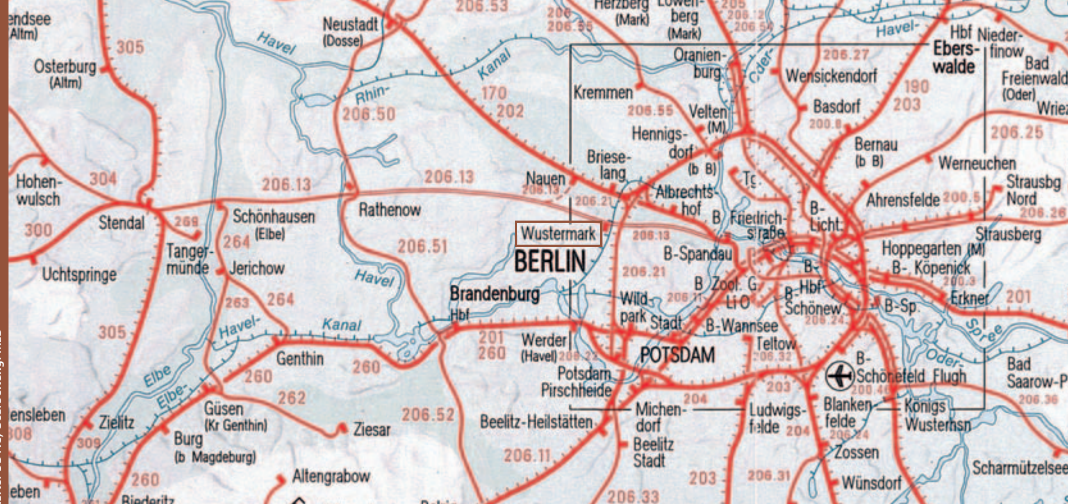
Der Fahrdraht im Hintergrund: Die moderne Bahn lässt das Ex-Bw buchstäblich links liegen.

Fotos (3): Kurt Hoffmann



Foto: Dittmann

Imposanter Anblick: Der 56 Meter hohe Wasserturm war stets das Wahrzeichen des Bw Wustermark Rbf.



Karte: DB AG; Bearbeitung: MEB

Das einstige Groß-Bw Wustermark liegt in unmittelbarer Nachbarschaft der Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Wo einst über 1000 Menschen Arbeit fanden, wuchert jetzt Natur: Das Bw Wustermark wartet auf einen Prinzen.

Schlaf-Wandler

Eine Tür knarrt im Wind. Auf den Dächern verrottender Waggons drehen sich noch die Ventilatoren.

Wer kennt schon Wustermark?

Wenn Eisenbahnfreunde an Bahnbetriebswerke denken, so denken sie unwillkürlich an Mythen: Gelsenkirchen-Bismarck, Rheine, Dresden-Neustadt, Saalfeld, Neuenmarkt-Wirsberg, Bochum-Dahlhausen, Ottbergen.

Auch Berlin hat seine Bw-Mythen: Schöneweide, Anhalter Bahnhof, nicht zu vergessen Grunewald, unsterblich durch Karl-Ernst Maedels Hymnen an die Baureihe 17.

Aber wer kennt schon Wustermark?

Zwölf Kilometer westlich von Berlin-Spandau, gut 20 Kilometer nördlich Potsdams ist das Ex-Bw Wustermark Rangierbahnhof (Rbf) zu finden. Mit der Bahn sind´s 20 Minuten vom Bahnhof Zoo. In Wustermark, so wurde mir erzählt, waren die letzten Maschinen der Baureihe 52 der Deutschen Reichsbahn stationiert.

Hier gibt´s zwei Drehscheiben und sieben Stellwerke, aber nur noch eins scheint in Betrieb. Hätte ich dort Zugang, könnte ich von oben die ICEs beobachten, die hin und wieder mit atemberaubender Geschwindigkeit vorbeifliegen.

Die Bauarbeiter beachten mich nicht. Sie interessieren sich nicht einmal für mich, als ich die verrottete Holztreppe zu einem der stillgelegten Stellwerke betrete. Ihre Maschinen haben die Gleise zum ehemaligen Dampf-Bw durchtrennt, um Platz für einen Sandweg zu schaffen. Jetzt wird diskutiert.

Die Stufen biegen sich bedrohlich unter meinen Füßen. Oben flattert Tapete im Wind. Unten sind zu meiner grenzenlosen Überraschung Reste von Duschen erkennbar: Also keine Hebelspannwerke, keine aufregenden Souvenirs aus DDR-Zeiten.

Der Ringlokschuppen sieht aus, als habe er Pate für das Faller-Modell gestanden. Auch die Drehscheibe davor macht einen erstaunlich soliden Eindruck. Doch die Baulichkeiten sind verwaist. Innen verrostete Gleise, dazwischen Untersuchungsgruben.

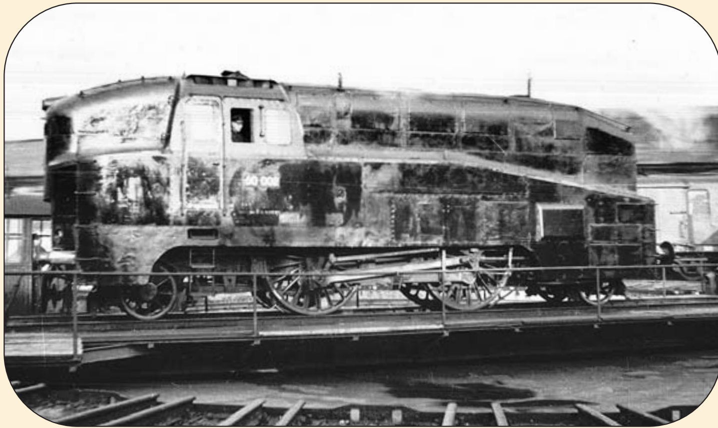
Ganz entfernt riecht es noch nach Eisenbahn, nicht nach dem modernen, antiseptischen Hochgeschwindigkeitsverkehr, sondern nach Karbolineum und Ruß.

Ich halte den Atem an und schließe die Augen. Da ragen die schweißglänzenden Leiber erschöpfter Dampfrösser vor mir auf, Scherzworte fliegen zwischen den Personalen hin und her, Wetten auf die Resultate von Oberligaspielen werden abgeschlossen. Ein kleiner, aber kräftiger Lokführer mit speckiger schwarzer Mütze erklimmt den Führerstand seiner Maschine. Er hat ein rundes, gutmütig wirkendes Gesicht mit Dutzenden von Lachfältchen um die Augen. Sein langer Heizer begrüßt ihn mit Handschlag. Bei der Thüringer Akzent klingt anheimelnd und verlässlich.

Ich öffne die Augen wieder. Neben mir tropft Wasser in →

Bis 1992 herrschte hier reges Leben, standen im Bw und Bww noch gut 1200 Beschäftigte in Lohn und Brot. 2001 war alles abgewickelt.

Foto: Slg. Schulz



Wustermark 1950: Das Bw war die letzte Heimat der 60 002.

Fotos (3): Dittmann



Verwunschenes Traumland: Hier rollten schon lange keine eisernen Räder mehr durchs Gelände.

Bahnpark Wustermark

Der eingetragene Verein Historia Elstal bemüht sich um einen musealen Erhalt des ehemaligen Bahnbetriebswerks Wustermark Rangierbahnhof und der angrenzenden Eisenbahner-Siedlung. Mitinitiator ist der Diplom-Restaurator Thomas Dempwolf, der seine Diplom-Arbeit über den Wustermarker Dieselmotor, Deutschlands ältestes noch am Ursprungs-Aufstellungsort befindliches Dieselaggregat, schrieb. Geplant ist die zumindest teilweise Bestandsrettung als Forum der Industriekultur. Der anvisierten Einrichtung eines Eisenbahnparks kommt entgegen, dass die Infrastruktur des einstigen Groß-Bws Wustermark Rbf noch weitgehend erhalten ist. Auf dem heute noch rund 1,75 Quadratkilometer großen Gelände liegen nicht nur nach wie vor an die 60 Kilometer Gleise und zwei Drehscheiben, sondern dort haben auch fast alle Hochbauten, darunter die Gebäude aus der Zeit der Königlich-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.), die Jahre überdauert.

Neben dem markanten 56 Meter hohen Wasserturm existieren auf dem Ex-Bw-Gelände der 20-ständige Ringlokschuppen 1, die Wagenrepaturhalle, die alte Werkstatt mit Achssenke und Schmiede, die neue Werkstatt mit Gießerei und Dreherei, sieben Stellwerke inklusive Rangierstellwerk und Ablaufberg, die Stückguthalle mit anschließenden überdachten, aber seitlich offenen Rampen für so genanntes Feuergut, die Dampflokbehandlungsanlagen mit Wasserkränen, Schlackegrube samt -aufzug, Resten der ursprünglich manuellen Bekohlung per schienengeführten Hunten und mittels Sturzbühne sowie dem Hochbunker aus den 60er-Jahren, das Dieselkraftwerk mit Pumpstation und dem ursprünglichen Dieselmotor von 1908, die biologische (!) Bw-Kläranlage aus demselben Jahr sowie ein umfangreiches Gebäudeensemble mit Verwaltung, Lokleitung, Kantine, Herberge, Hochbaumeisterei und zahlreichen Neben- und Anbauten späterer Epochen.

Stilistisch bemerkenswert sind die Bauten vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Die 1908 und 1909 fertiggestellten Gebäude folgen nicht dem wilhelminischen Baustil jener Jahre, sondern knüpfen an die norddeutsche Backsteinbaukunst an. Prägende, wenn auch reichlich späte Einflüsse gehen vom Historismus aus, der ab der Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem in der Industriearchitektur stilbestimmend wirkte. Ganz vereinzelt sind in Wustermark auch Jugendstilelemente zu entdecken. Technikhistorische Besonderheiten sind das Dieselkraftwerk samt Motor und Unterwerk, die Kläranlage mit lavasteinbestückter Rieseleinrichtung und die Bekohlungsanlagen.

In Betrieb ging der Rangierbahnhof Wustermark am 1. Mai 1909. Er war als Entlastung Berlins gedacht und deshalb von vornherein mit seinerzeit viereinhalb Kilometern Länge und 500 Metern Breite überaus großzügig dimensioniert. Das letzte Heimat-Bw der Ex-LBE-Lok 60 002 und der letzten DR-52 (letzte Planlok 52 8021) erlebte ein Aus auf Raten: November 1993 Ende der Tfz-Unterhaltung; 1. September 1996 Betriebshofauflösung, 1999 Meldestelle, 1. Januar 2001 Schließung des Cargo-Bahnhofs. *hc*

Drehscheibe, Wasserkran, Gleise und Ringlokschuppen: Alles ist noch da, nur jetzt in biotopnahem Zustand.



12. April 1980: Auch 52 8089-6 gehörte zu den langjährigen Planloks des Bw Wustermark.

Foto: Slg. Endisch



Nur der nicht zu übersehende Wasserturm im Hintergrund weist darauf hin, dass es sich hier um keine x-beliebige Brache handelt.



Foto: Kurt Hoffmann



Nur der Bewuchs lässt ahnen, dass vom Hochbunker schon lang keine Lokomotive mehr bekohlt wurde.

eine Grube. Zaghaftes Frühjahrslicht zeichnet Fensterrahmen in die verwaiste Halle. Draußen wuchern hohe Halme zwischen den Schienen. Betonschwellen wechseln mit solchen aus Eisen und Holz.

Hoch überragt der Wasserturm das Gebäudeensemble.

Wer würde an einem Ort wie diesem eine derartige Vielzahl an Baulichkeiten erwarten?

Da gibt es ein Kulturhaus, ein Verwaltungsgebäude, eine Lokleitung, dann etwas, das ich für ein Gebäude zur Übernachtung halte und dazwischen eine unübershaubare Vielzahl von Flachbauten aus allen Eisenbahnepochen, ohne Rücksicht auf Stilrichtungen aneinandergesetzt und als Ganzes doch irgendwie stimmig – ein Bw eben.

Das Herz des Eisenbahnfreundes jubelt und blutet zugleich. Ich stehe in einem gigantischen Freilandmuseum, einer ökologischen Nische, in der die Epoche III fortbesteht. Doch ist es nicht nur eine Scheinexistenz, auf Zeit?

Dort hinten gestikulieren die Bauarbeiter. All die Ziegelsteine, die die Maurer der wilhelminischen Zeit kunstvoll zu Simsen, Gefachen, Fialen und doppelten Fensterstürzen zusammenfügten, und all die Anbauten folgender Generationen könnten ihnen früher oder später zum Opfer fallen; auch der vor sich hinfaulende Waggon der KPEV und die durchgerostete eiserne Wendeltreppe, der man ihre Herkunft aus der Länderbahnzeit ansieht und die in ihrer filigranen Machart heute wohl kaum noch ein Mensch bezahlen könnte.

Ein Filmtitel von Rosa von Praunheim fällt mir ein: „Unsere Leichen leben noch“.

Die zweite Drehscheibe wirkt verwahrlost. Vom Schuppen stehen nur noch die Grundmauern, auf die ein Strahlenkranz leerer Gleise zuläuft. Aber ein Rechteckschuppen ist noch intakt. „Vor Einfahrt Halt!“ befiehlt die Aufschrift. Doch hier fährt niemand mehr ein. Dabei ginge das gleich zweifach, denn der Schuppen hat Tore auf beiden Schmalseiten.

Und es existiert noch ein Wiegebunker, davor die Schlackegrube mit Bockkran. Und wie wurde der Hochbunker befüllt? Von einem Kran ist nichts zu sehen. Aber in Höhe des Bunkers verläuft ein verkrautetes Gleis. Hier oben stehen auch Kohlenbansen aus Beton. Verkehrte hier einst ein spezieller Kranwagen? Es gibt niemanden, den ich fragen könnte.

Wer kennt schon Wustermark?

Die Unterstände für Hemmschuhe sind leer. Ein gelbes Rottenfahrzeug schläft im Kraut: „Deutsche Reichsbahn“, Ablauf der Frist 2000.

Ich überquere Weichen mit Hebelmechanik. Sie lassen sich nicht mehr umlegen, sind verriegelt. Für immer?

Neben dem Kulturhaus summt ein Generator, das einzig Lebendige im Bw. Ein letzter Blick zurück: Wer das alles im Modell nachbauen möchte, benötigte eine Turnhalle!

Aber wer will das schon?

Wer kennt denn schon Wustermark?

Holger Dittmann


Foto: MdB-Büro H. Friedrich

„Die Diskussion um den Umzug nach Hamburg empfinde ich als Schattenboxen.“

Horst Friedrich, FDP.


Foto: MdB-Büro D. Fischer

„So viel über Schienenverkehr ist noch nie in einen solchen Vertrag geschrieben worden.“

Dirk Fischer, CDU.


Foto: MdB-Büro W. Hermann

„Die Bahnreform hat viel bewegt: Viel Tunnel, viel Loch, viele Milliarden.“

Winfried Hermann, B90/Grüne.


Foto: MdB-Büro K.-U. Beckmeyer

„Die Bahn soll in ihrem Kerngeschäft auf der Schiene wachsen!“

Karl-Uwe Beckmeyer, SPD.

Regionalisierungsmittel, Trennung Netz – Betrieb, Umzug des DB-Sitzes nach Hamburg: Die Verkehrsexperten der Bundestagsfraktionen stellen sich aktuellen Bahnthemen.

NEUER VERTRAG, ALTE PROBLEME

Die Tinte unter dem Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU/CSU war kaum trocken, da machte DBAG-Chef Hartmut Mehdorn schon mal klar, was er von der darin formulierten „Beteiligung der zuständigen Parlamentsausschüsse“ halten wird: Ohne Abstimmung mit dem Eigentümer, dem Bund, will sich die DBAG beim Hamburger Hafen und der Hochbahn einkaufen und den Firmensitz in die Hansestadt verlegen. Der neue Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) hat dem DB-Chef dargelegt, dass ein Umzug des Unternehmenssitzes nach Hamburg für die Bundesregierung nicht akzeptabel ist.

Aktuellen Zündstoff also gab es als Zugabe für ein Podium, das die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger für Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) am 30. November in Berlin ausgerichtet und dazu die verkehrspolitischen Sprecher aller Fraktionen im 15. Deutschen Bundestag eingeladen hat. Es war das erste Podium dieser Art nach den Bundestagswahlen und der Bildung der großen Koalition.

Das besondere Interesse galt den Vertretern der Regierungsfraktionen, Dirk Fischer (CDU) und Karl-Uwe Beckmeyer (SPD). Gespannt durfte man auf Aussagen des FDP-Experten Horst Friedrich und auf den Auftritt von Winfried Hermann als neuem verkehrspolitischen Sprecher von Bündnis 90/Die Grünen sein. Ohne dass Gründe zu erfahren waren, fehlte ein Mitglied aus der Linksfraktion.

Bernd Wewers, Vorsitzender der BAG-SPNV, führte in die von Peter Neumann, Verkehrsjournalist der „Berliner Zeitung“, moderierte Runde ein: Seit der Regionalisierung des SPNV 1996 habe sich die Zahl der Fahrgäste um 30 Prozent erhöht. Er machte steigende Kosten für Energie und die Trassen verantwortlich für einen Bedarf von sieben bis acht Milliarden Euro pro Jahr. Als das größte Kostenproblem der nächsten Jahre sah er die Infrastruktur und forderte, dass die Zuständigkeit für regionale Strecken auch regional geregelt werden sollte. Und er bekräftigte den Standpunkt der BAG-SPNV: „Regionalisierungsmittel sind keine Subventionen!“

Zur Verwendung der Regionalisierungsmittel gibt es diverse Standpunkte. Moderator Peter Neumann nannte Beispiele für deren Zweckentfremdung: Die BVG leite 23 Millionen Euro in den Schülerverkehr, Bayern zweige Mittel für die Transrapidplanung ab.

Und die Höhe dieser Gelder? NRW etwa droht mit Kürzungen an die Verkehrsverbünde und will sie zu Zusammenschlüssen zwingen. Auch sei noch nicht alles Potential, das man durch Ausschreibungen einsparen könne, abgerufen.

Karl-Uwe Beckmeyer (SPD): „Es gibt Bundesländer, in denen die Mittel transparent vergeben werden, in anderen ist das nicht der Fall.“ Er gab zu bedenken, dass man „nicht allein auf der Welt“ sei; gespart werden solle auch an Mitteln für die „Gemeinschaftsaufgabe Ost“ (GA) und die Landwirtschaft.

Horst Friedrich (FDP) machte darauf aufmerksam, dass der Bund keine Sanktionsmöglichkeit gegenüber den Ländern hat. Schon im Vorfeld der Berliner Veranstaltung sah er in konsequenten Ausschreibungen die Möglichkeit, notwendige Mittelkürzungen abzufangen. Aber er räumte ein: „Die Kürzungen dürfen nicht so schnell kommen, jedenfalls nicht in der Laufzeit abgeschlossener Verträge.“

Foto: M. Relli



Peter Neumann (Mitte) moderierte das Forum am 30. November.

Dirk Fischer (CDU) zitierte den Koalitionsvertrag (siehe Kasten) und bekannte sich zur Verwendung der Gelder nach dem Regionalisierungsgesetz. Eine Kürzung dieser Gelder schon 2006 um 350 Millionen Euro nannte er „nicht durchsetzbar und zu kurzfristig". Überhaupt nannte er den Vertrag einen „Anlass zur Freude: So viel über Schienenverkehr ist noch nie in einen solchen Vertrag geschrieben worden."

Winfried Hermann (B90/Grüne) warnte: Drei Milliarden Euro angedrohte Kürzungen senkten die Regionalisierungsmittel um zehn Prozent, „aber das Angebot sinkt um 20 Prozent!" Zwar habe es Fahrgastzuwächse seit 1996 gegeben, aber der Modal-Split habe sich nicht geändert, weil es insgesamt mehr Verkehr gebe. Deshalb sollten die Mittel in der Höhe gehalten werden, um den SPNV auszubauen.

Zweites wichtiges Thema war die Fortführung der Bahnreform. Die Leistungsfähigkeit des Schienensektors solle durch mehr Wettbewerb gesteigert werden, sagte hierzu Dirk Fischer (CDU). „Wenn jemand vor Nicht-Fachpublikum sagt, in Deutschland tummeln sich 300 Schienenverkehrsunternehmen, dann halte ich das für Propaganda. Deren Marktanteil beträgt nur fünf Prozent." Beckmeyer (SPD) sagte: „Mehr Wettbewerb ist gut. Aber wenn die DB bei Ausschreibungen unterliegt und das durch Zukäufe konterkariert, ist das zu hinterfragen. Ich habe nichts gegen Zukäufe, aber die Bahn soll in ihrem Kerngeschäft auf der Schiene wachsen!" Hermann (B90/Grüne) ergänzte: „Der Wechsel der Deutschen Bahn von Berlin nach Hamburg bedeutet die Ausschaltung des Wettbewerbs in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Wenn die DB den Hamburger Hafen hat, besitzt sie einen Informationsvorsprung gegenüber Wettbewerbern. Sie kann die Schienenverbindung zu anderen Häfen verschlechtern."

Bestandteil dieser Bahnreform-Diskussion war auch die Trennung von Netz und Betrieb. Hermann (B90/Grüne) sagte auch mit Blick auf Hamburg: „Die Konsequenz muss lauten: Klare Trennung von Netz und Betrieb – auch auf Länderebene!" Von letzterem hielt allerdings Beckmeyer (SPD) wenig. Friedrich (FDP) fragte: „Wo soll die Rendite für das Netz herkommen? Die Infrastruktur ist nach Artikel 87 Grundgesetz Aufgabe des Staates."

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, verabschiedet am 18. November 2005:

6. Infrastruktur – Verkehr, Bauen, Wohnen

6.1 Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig ausbauen, Investitionen verstetigen

(...) Wir erhöhen die Verkehrsinvestitionen. ... Investitionsmittel des Bundes sind nicht als Subvention zu werten. ... Für den Erhalt und Ausbau der Schienenwege sowie für die Planungssicherheit des Netzbetreibers müssen die Mittel für die Eisenbahninfrastruktur deutlich erhöht und dauerhaft auf dem erhöhten Niveau verstetigt werden. (...)

Wir werden auch weiterhin den ÖPNV mit einem ausreichenden Finanzierungsbeitrag auf hohem Niveau fördern. Die Regionalisierungsmittel dienen der Finanzierung und Aufgabenwahrnehmung des ÖPNV. Mit dem GVFG fördern wir bedeutende Investitionen ... und unterstützen die Kommunen... Diese Förderung ist unverzichtbar. (...)

6.3 Bahnreform fortführen

(...) Der Bund unterstützt die Deutsche Bahn AG bei der Fortsetzung ihres Konsolidierungskurses (...) Der diskriminierungsfreie Netzzugang für die Wettbewerber der Bahn wird gewährleistet. (...) Die weiteren Schritte der Bahnreform und die Gestaltung des Börsenganges werden in Auswertung des dem Bundestag vorzulegenden Gutachtens unter Beteiligung der zuständigen Parlamentsausschüsse entschieden. Neben Kapitalmarktgesichtspunkten müssen in die Betrachtung verkehrs-, finanz-, haushaltpolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte mit einfließen. Dabei sind ... europarechtliche Aspekte und der Infrastrukturauftrag des Bundes zu berücksichtigen. Mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das jeweilige Bestandsnetz wird dessen betriebsbereite und qualitativ hochwertige Vorhaltung sichergestellt und gewährleistet. Der Netzzustandsbericht ist dafür die Basis. (...)

Fischer (CDU) kritisierte: „Einen Netzzustandsbericht hat die DB AG bis heute nicht geliefert. Vor drei Jahren hat ihn Rot-Grün von der DB angefordert und vor zwei Jahren die damalige Opposition." Der Haken daran: Dieser Bericht soll laut Koalitionsvertrag die Grundlage für eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bestandsnetzes bilden. Doch die DBAG habe seit 1999 „das Unternehmen kontra Bahnreform umgebaut". Er hoffe, „dass uns die EU wieder auf den richtigen Weg bringt", sagte Fischer. Außer auf den Netzzustandsbericht warten Regierung und Parlament auf das Booz-Allen-Hamilton-Gutachten, von dem weitere Empfehlungen zur Privatisierung erwartet werden. Zur Transparenz der Trasseneinnahmen sagte Fischer: „Ich wünsche mir eine Welt, in der die Trassenerlöse beim Netz auch ankommen."

Zum Abschluss gab Moderator Peter Neumann noch zwei Zahlen zum Nachdenken mit: Das Land Hessen könne durch Wettbewerb und Effizienzsteigerung etwa 20 Millionen Euro der verfügbaren Regionalisierungsmittel im Jahr einsparen, ohne vom Angebot zu streichen. Die von Schwarz-Rot beabsichtigte Kürzung um über drei Milliarden Euro bedeute für Hessen aber ein Minus von 78 Millionen Euro.

Mario Relli/hb



Diego Bärtschi, im dritten Lehrjahr bei „login“, bespricht mit Heidy-Jo Wenger den weiteren Ausbau des Zuges.



Kathrin Siegrist tackert fleißig Teppichbahnen im künftigen Filmwagen des Schulzuges.



Beda Troxler (li.) und Beat Zurflüh nehmen Maß für die Einrichtung des Vandalen-Abteils.



Die Wand steht. Künftig muss sie zahlreichen Schulklassen standhalten.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nehmen Jugendliche ernst und gehen auf sie zu.

Schule auf Schienen

Seit dem 25. April 2005 rollte der SBB-Schulzug für die Kampagne 2005 unter dem Motto „Sicher fair“ – „Sicuro, corretto“ – „Fair Play, c'est sûr“ durch die Schweiz. Was bewegt die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), mit beträchtlichen finanziellen und personellen Mitteln einen solchen Schulzug zu betreiben? Wer ist das Zielpublikum und welche Ziele werden angestrebt?

Rückblende ins Jahr 1946: Damals wurde der „SBB-Schulreferentendienst“ gegründet.



Goodwill-Fahrt für die Schöpfer des Schulzuges von Aarau nach Rotkreuz am 18. April 2005 bei Mühlau: An der Spitze des Zuges im IC-2000-Design ist ausnahmsweise die historische Re4/4 I 10001.



Anfang April ist noch viel zu tun beim Innenausbau bis zur Goodwill-Fahrt am 18. des Monats und der Präsentation vor den Medien am 20. April 2005 in Zürich.

SBB-Mitarbeiter besuchten Schulen, machten Präsentationen in Bahnhöfen und Depots mit dem Ziel, die Jugend für den öffentlichen Verkehr zu sensibilisieren. Ein erster Schulzug mit dem Kosename „Chamäleon", bestehend aus einem Be 4/6-Triebwagen und schweren AB-Wagen wurde 1995 durch den türkisgrünen Schulzug „Schwalbe" abgelöst. Ein BDe4/4-Triebwagen führte nun drei UIC-Wagen durchs Land. Ab 2003, nach einem Umbau im Inneren, verkehrte der Zug fortan als „SBB Schulinfo" in den IC2000-Farben.

Heutzutage steht das Thema Sicherheit im Vordergrund. Sicherheit oder eben fehlende Sicherheit sei ein gesellschaftliches Phänomen, erläuterte Werner Schurter, Leiter Regionalverkehr Zürich/Ost, in seinem Referat anlässlich der Präsentation im April. Das zeige sich darin, dass das Thema polemisiert, oft tabuisiert werde und sogar Wahlentscheidungen beeinflussen könne. Auf sechs Millionen Franken jährlich werden die durch Vandalismus verursachten Schäden beziffert. Für die SBB sei es eine Verpflichtung, dass Reisende, und auch das Bahnpersonal, sich im Zug sicher fühlen könnten. Die SBB gingen davon aus, so Schurter, dass nur ein Maßnahmen-Mix erfolgversprechend sei. Die SBB-Strategie enthalte darum sowohl Elemente der Repression wie die Aufstockung der Bahnpolizei, die Überwachung durch Kameras in Regionalverkehrszügen oder auch, wie der Schulzug demonstriert, Präventionselemente. Wichtiges Element sei die Sensibilisierung der Jugend bezüglich Vandalismus, Unfallverhütung und angemessenen Verhaltens. Angesprochen werden Jugendliche der sechsten bis achten Klassen.

Martin Graf, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Securitrans AG, eines Gemeinschaftsunternehmens der SBB AG und der Securitas AG, das für die Bahn-Sicherheit zuständig ist, sieht den primären Einsatz seiner Leute in präventiven Patrouillendiensten. Auch die Durchsetzung geltender Regeln sei zentrale Aufgabe. Vor allem dort gebe es zahlreiche potentielle Konflikte mit Jugendlichen. Die heute verbreitete Suche nach dem ultimativen Kick sorge immer wieder für tragische Zwischenfälle, wie vom Zug erfasste jugendliche Graffitikünstler oder Opfer von Mutproben. Deshalb hat sich Securitrans entschieden, bei der Präventionsarbeit im Schulzug aktiv mitzuwirken.

Die erste Kampagne „Sicher, fair" wurde ab Herbst 2003 bis Winter 2004 mit gutem Erfolg durchgeführt. In 32 Wochen wurden insgesamt 930 Schulklassen mit total 18 500 Schülerinnen und Schülern begrüßt.

Für die Kampagne 2005 erhielt die nun „SBB Schulzug" genannte Komposition eine Totalerneuerung. Die SBB-Projektleiter Stefan Haas und Diego Marti beauftragten die Firma „Wenger Zurflüh Gestaltungen GmbH", Bern, mit der Ausarbeitung eines Konzeptes sowie mit der Gestaltung und Realisation diverser Themen: Reduktion der Anzahl von Unfällen mit Jugendlichen rund um die Bahn, Reduktion von Aggressionsfällen zwischen reisenden Schülern und Jugendlichen gegenüber Kunden und Mitarbeitern sowie Reduktion von Vandalismus-Schäden und Verbesserung der Verhaltensformen der jugendlichen Benutzer im öffentlichen Verkehr.

René Weisskopf, im Schulzug und im Reisezentrum Bern beschäftigt, begleitete als verantwortlicher Zugchef den Wagenumbau. Das Ausräumen der alten Einrichtungen sowie

Zu viele Konflikte, zu viele Unfälle: Aufklärung tut Not

die Basisinstallation für Technik, Elektrik und Beleuchtung besorgte „login", die Trimbacher Lehrwerkstätte. „login" ist der Ausbildungsverbund von SBB, BLS und weiteren Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs und bildet schweizweit rund 1200 Lehrlinge in fünf Berufsfeldern aus. In Trimbach sind es 27 Polymechaniker, Automatiker und Kaufleute. Diego Bärtschi, Jahrgang 1987, im dritten Lehrjahr stehend, hatte die Ehre und Pflicht, unter der Aufsicht des Ausbilders Daniel Albisser von der Planung über die Materialbestellungen bis hin zur Installation mit einer kleinen Lehrlingsgruppe die Wagen selbstständig so vorzubereiten, dass dem Dekorationsteam alles Nötige für den Einbau der Präsentationsmodule zur Verfügung stand. Für Facharbeiten im wagenbaulichen Bereich zeichneten Mitarbeiter des SBB-Industriewerks Olten verantwortlich.

Die Umsetzung des Themenkreises ist der Crew um Heidy-Jo Wenger, Beat Zurflüh sowie Beda Troxler eindrucksvoll gelungen. Innerhalb von rund 90 Minuten erleben Schulklassen in kleinen Gruppen die modular aufgebau- →



Ein Schüler stellt sich den kniffligen Quizfragen von Moderator René Weisskopf, während ihm die Schulklasse im Hintergrund als Berater zur Verfügung steht.



Utensilien der Bahnpolizei werden in einem Schaukasten ausgestellt.

Fotos (9): Armin Schmutz


Foto: Armin Schmutz

Die ideenreichen Umsetzer des Schulzuges, Beat Zurflüh und Heidy-Jo Wenger, von der „Wenger Zurflüh Gestaltungen GmbH" sind stolz auf den modifizierten Zug für Jugendliche.




Fotos (2): Zellweger

Der erste Schulzug „Chamäleon" mit einem Be4/6-Triebwagen und schweren AB-Wagen (oben) Schulzug „Schwalbe" mit BDe4/4-Triebwagen und drei Wagen UIC Typ X Bm51.

ten, je zehn bis 20 Minuten dauernden Präsentationen unter der Leitung eines Radiomoderators, eines Bahnpolizisten sowie zweier SBB-Moderatoren. Planung und Organisation des Referententeams obliegt Zugchef Weisskopf, der auch für Technik und Unterhalt des Zugs verantwortlich zeichnet und selbst moderiert. Das Instruktorenteam wird periodisch pädagogisch betreut und erhält Rückmeldung über sein Wirken. Begleiten wir eine Schulklasse auf dem Parcours:

Aussagen von Jung und Alt, spontan in Bahnhöfen gefilmt, dienen der Einstimmung ins Thema Sicherheit und Vandalismus. Die Aussage ist klar: Alle möchten in sauberen Zügen reisen. Noch im selben ersten Wagen wirbt in der Storybox ein Hörspiel für korrektes Verhalten. Mit Spezialtickets können in Dioramen spezielle Szenen zur Unfallverhütung betrachtet werden und in der Hörglocke kommt der Bahn-Knigge zu Wort. Ein Bremswertvergleich zeigt es klar: Der Anhalteweg eines Zuges ist sehr viel länger als der eines Autos.

Sensibilisierung durch praxisnahe Situationen

Es folgt das Starkstrommodul im nächsten Wagen, wo die Wirkung eines Stromschlages aus der Fahrleitung wirksam, hier allerdings gefahrlos, sicht- und erlebbar gemacht wird – nicht gerade gemütlich! Weiter, mit den Aufgaben und Utensilien der Bahnpolizei vertraut gemacht, queren die Schülerinnen und Schüler einen schmalen, lärmigen Korridor und erreichen in der erzeugten düsteren Stimmung das vandalisierte Sitzplatzabteil. Wer will schon dort sitzen! Ganz klar, nebenan auf sauberen Sitzen und mit unzerkratzten Fensterscheiben lässt sich bedeutend angenehmer reisen. Schwarzfahren, Aggression und Vandalismus sind hier das Thema.

Was Lokführer Michael aus seiner Sicht alles auf und neben dem Gleis erblickt, lässt den Betrachter kalt erschauern: „Rail-Reality", ein Film, der beeindruckt. Gleise überschreiten oder am Gleis spielen – unter keinen Umständen! Zum Schluss folgt ein Quiz ähnlich der Fernsehsendung „Wer wird Millionär". Eine Schülerin oder ein Schüler stellten sich dem Moderator gegenüber sitzend den kniffligen, auf den Bildschirm projizierten Fragen. Die anderen Schüler verfolgen das Geschehen auf Großbildschirmen, walten als Berater und Joker. Einen USB-Stick mit weiteren Fragen erhalten die Schüler mit nach Hause. Zudem offeriert „RailAway" jeder Schulklasse einen Bon im Wert von 100 Franken für den nächsten Klassenausflug mit der Bahn.

Schließlich erhalten die Lehrer ein Arbeitsheft über die Themen Gesellschafts-Regeln, Sicherheit und Vandalismus, welches später individuell, in Gruppen oder auch im Klassenverband durchgearbeitet werden kann. Darin enthalten ist die DVD „RailReality – Unterwegs mit Michael". Nicht weniger eindrücklich ist der ebenfalls auf der DVD enthaltene Film „Schulreise – es hätte so ein schöner Tag werden können". Die Darstellung des nicht mehr ins Klassenzimmer zurückkehrenden Schülers ist ergreifend und dürfte auch bei Hartgesottenen wirken.

Auch wenn lange nicht alle Jugendlichen mit dem Schulzug erreicht werden können, so rechnen die SBB doch damit, dass Besucherinnen und Besucher des Schulzuges bei ihren Mitschülern für eine positive Haltung werben werden, Unentschlossene und Mitläufer zu korrektem Verhalten motivieren und negativ Eingestellten allfällige Folgen von Fehlverhalten erklären können.

Armin Schmutz/al

Die Wagen

Wagen	*Wagentyp*	*Wagennummer*	*Anschrift*	*Themen*
1	WR	60 85 99-33 821-7	Schulinfo	Garderobe, Büroabteil Zugchef, Umrichter für Stromversorgung
2	X (ex Bm51)	60 85 99-70 929-2	Sicher fair	Kurzfilm, Storybox, Hörspiel Verhalten, Spezialtickets für Infomaten betreffend: Unfallverhütung (Dioramen), Hörglocke über Bahn-Knigge, Bremsvergleich Auto vs. Bahn 50km/h auf Null
3	X (ex Bm51)	60 85 99-70 928-4	Sicuro, corretto	Starkstrom Vergleich 220 V vs. 15 kV, Aufgaben Bahnpolizei, Gefühl von Bedrohtsein vermitteln, Darstellung weiße Linie Bahnsteig, Abteil vandalisiert und korrekt
4	X (ex Bm51)	60 85 99-70 927-6	Fair Play, c'est sûr	Cinéma RailReality, Quiz



Denkmalwürdig

Volker Rödel und Heinz Schomann: Eisenbahn in Hessen. 3 Bände. Theiss-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-8062-1917-6, 1548 S., etwa 4000 Sw- und 300 Farb-Abbildungen, zahlreiche Zeichnungen und Karten; Preis: 130 Euro.

■ Angesichts der unzähligen beliebigen Bücher, die in den letzten Jahren erschienen, ist beruhigend zu sehen, dass es auch noch echte Fachleute gibt, die etwas mitzuteilen haben. Den Beweis erbringen die Autoren mit ihrem 1548 Seiten starken und insgesamt über sieben Kilogramm schweren Werk (in diesem Fall ist das Wort „Werk" tatsächlich gerechtfertigt) über die Eisenbahn in Hessen. Der erste Band fasst knapp die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland zusammen, um sich anschließend den wichtigsten hessischen Bahnen zuzuwenden. Neben diversen Fotos und Stichen gefallen vor allem die Karten und Zeichnungen. Aber es kommt noch besser: Im Kapitel „Das Eisenbahnwesen als technisches System" finden sich Skizzen über Dammprofile, Stützmauern, Brücken, Tunnel, Trassierung, Weichenformen, Empfangsgebäude, Stellwerke, Wassertürme und vieles mehr. Dabei beschränkten sich die Autoren auf die Entstehungszeit zwischen 1839 und 1939. Dass architektonische Fachausdrücke korrekte Verwendung finden, dafür garantieren die Autoren als ehemalige Leiter des städtischen Denkmalamts in Frankfurt und natürlich das hessische Landesamt für Denkmalpflege als Herausgeber. Die Behörde hat Leseproben auf ihrer Homepage (www.denkmalpflege-hessen.de) eingestellt. Wegen der unzähligen Grafiken ist das Buch eine exzellente Informationsquelle für Modellbahner, die ihre Anlage mit vorbildgerechten Details versehen wollen. In den beiden anderen Bänden werden die diversen Bahnbauten durchnummeriert mit Bild und knappem Text vorgestellt. In topografischen Karten finden sich dann übersichtlich die Nummern und die genaue Lage des kartierten Bauwerks wieder. Einzig Gleispläne finden sich mit Ausnahme von solchen großer Bahnhöfe nicht. Interessenten sollten sich übrigens mit dem Kauf nicht allzuviel Zeit lassen, da der Preis von 130 Euro im August 2006 auf 145 Euro angehoben wird! Ein solches Werk wünscht man sich auch für die anderen Bundesländer. *yo*

● ***Fazit: Ist jeden einzelnen Euro wert!***



Planvolle Entwürfe

Michael Meinhold: 55 Modellbahn-Gleispläne. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2005. ISBN 3-89610-225-7, 96 S., 189 Farb- und Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 12,80 Euro.

■ Ob Abstellkammer, ob Ballsaal: Die aus Miba, Miba-Spezial und Miba-Report zusammengetragenen, kommentierten und gestalteten Gleispläne decken so ziemlich alle Möglichkeiten modellbahnerischer Ausbreitung ab. Die thematische Streuung, teils mit Vorbildfotos garniert, überzeugt, das vereinzelte Fehlen der Maße nicht. *hc*

● ***Fazit: Für jeden etwas***

Schrittweise

Wolfgang Langmesser: Landschafts-Modellbau heute. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Neustadt/Coburg 2005. ISBN 3-9807748-7-2, 152 Seiten, 380 Farbabbildungen; Preis: 19,90 Euro.



■ Auch wenn das Buch die Entstehung eines ganzen Betriebsdioramas beschreibt, gewichtet der Autor die Themen. Die Entwicklung des Hartschaumreliefs wird quasi als Bildergeschichte mit knappen Bildzeilen abgehandelt. Schwerpunkt bildet die Landschaftsgestaltung. Da es dabei auch um Materialauswahl geht, sind die genauen Artikelbezeichnungen zu begrüßen. Hochwertiges Mini-Natur-Material kommt neben Baumarktware zum Einsatz. *yo*

● ***Fazit: Lehrreich für Landschaftsbauer***



Ausserdem erschienen

Der Natur auf der Spur

Manfred R. Meliset (Hrsgb.): Gartenbahn 2006. Kartenhaus-Verlag, Ludwigshafen 2005. 13 Blatt, 13 Farbfotos, Spiralkammbindung; Preis: Euro 8,00.

Der Kalender im Querformat erfreut Gartenbahn-Fans mit durchweg guten und stimmungsvollen Farbaufnahmen. Erhältlich ist der Jahresbegleiter mit Kalendarium beim Kartenhaus-Verlag, Postfach 140120, 67063 Ludwigshafen, Fax 0621/6339745.

● **Der Bildkalender für die Gartenbahn-Gemeinde**

Stubaier Traditionsbahn

Tiroler Museumsbahnen (Hrgsb.): 100 Jahre Stubaitalbahn. Innsbruck 2004. 48 Seiten, 21 Farb-, 66 Schwarzweißabbildungen; Preis: Euro 7,00 zzgl. Versand.

Historische Aufnahmen und Typenzeichnungen machen diese Dokumentation der Überlandtram von Innsbruck bis Fulpmes nicht nur für Straßenbahn-Fans interessant. Bestelladresse: Tiroler Museumsbahnen, Stubaitalbahnhof, A-6020 Innsbruck.

● **Bemerkenswerte Festschrift**

Dampf und Diesel

Jahrbuch Lokomotiven 2006. Podszun-Verlag, Brilon 2005. ISBN 3-86133-402-X, 144 Seiten, 183 Farb-, 75 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 14,90.

Von Alfred Gottwaldt bis Udo Paulitz: Sieben renommierte Autoren befassen sich in dieser fünften Ausgabe des Jahrbuchs ebenso mit aktuellen wie historischen Themen rund um die Eisenbahn und ihre sorgfältig bebilderten Zugpferde.

● **Gute Mischung**



www.fotocommunity.de/

Schauen und schreiben

Hier geht es weniger um Technik als um Eindrücke und Urteile: User stellen ihre stimmungsvollen Motive vor.

■ Weniger die technische Dokumentation und Nur-Lok-Abbildungen stehen bei den hier veröffentlichten Bildern im Mittelpunkt. Hier geht es eher um den Transport von Stimmungen, um genaues Hinsehen, um den richtigen Moment und eine gewisse Dramatik – oder um Stille, ganz nach Wunsch. Die Fotos sind in verschiedene Kategorien aufgeteilt, und man staunt, was beispielsweise unter der Rubrik „Gleise" alles abgelichtet wurde: Die Bilder heißen Fernweh, Traurigkeit oder Wut. Das Prinzip: Der Bildautor stellt sein Motiv nicht nur ins Netz, sondern auch zur Diskussion. Hier urteilen nicht



Bahnfreaks, sondern andere Fotografen! Auch wenn das Eine das Andere nicht unbedingt ausschließen muss: Kommentare mit nervigen Fakten von Alleswissern sind hier nicht zu finden. So tun das Betrachten der Bilder und das Lesen der Urteile einfach gut. Trotzdem ertappt sich speziell der Eisenbahnfan: Hier und da wäre eine Ortsangabe ganz nett gewesen oder ein Hinweis aufs Aufnahmejahr. Das ändert aber nichts an der stilvollen Aufmachung der ganzen Community-Site, deren Eisenbahnrubrik nur ein winziger Ausschnitt ist. Es ist eine Site von Fotofans für Fotofans, gleich welcher bevorzugten Motive, Aufnahmegeräte oder Belichtungstechniken. Die Durchwahl zu den Eisenbahnmotiven lautet: www.fotocommunity.de/pc/pc/cat/978. Wer sich für sein eigenes Fotoschaffen Anregungen holen, in Erinnerungen schwelgen oder sich einer gewissen Melancholie hingeben möchte – für jeden ist etwas dabei. Normalerweise vergeben wir keine Noten: Für diese auch handwerklich gute Site aber eine glatte Eins mit Sternchen!

www.eisenbahnpark.de

Das Konzept steht

In Wustermark soll auf dem Gelände des Rangierbahnhofes ein Eisenbahnpark entstehen. Die Idee kann man hier nachlesen.

■ Wustermark am westlichen Rande von Berlin erhielt zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen großen Verschiebebahnhof mit wichtiger Funktion für die Reichshauptstadt. Die ehemals weitläufigen und größtenteils erhaltenen Anlagen sollen zu einem Eisenbahnpark mit bildungspolitischer Ambition ausgebaut werden (siehe auch Beitrag ab Seite 26). Warum das gerade in Wustermark erwachsen soll, wie man sich ein Forum der Industriekultur vorstellt und was alles dazugehören soll, ist auf diesen Seiten nachzulesen. Mit dem Park werden auch sie wachsen.

www.railway-lauf.de

Digitale Fundgrube

Digital Fahren ist eine schöne Sache, aber kostspielig. Wer elektronisch versiert ist, findet hier Hilfe.

■ Dieter Ratschmeier hat was auf dem Kasten und stellt sein Wissen auf seiner Homepage der Modellbahn-Öffentlichkeit zur Verfügung. Er hat verschiedene Funktionsdecoder, Gleisbesetztmelder und einiges mehr entwickelt sowie Bauanleitungen für den Nachbau verfasst. Auf seiner Homepage können Interessierte diese herunterladen und anschließend die Teile nachbauen. Die Anleitungen beinhalten einen Schaltplan, eine ausführliche Bauteilliste, eine Zeichnung der Platinenbestückung sowie die Inbetriebnahme.

home.arcor.de/dr.koenig/digital/homepag.htm

Vielseitiger Advokat

Rechtsanwalt und Märklin-Bahner: Auf der umfangreichen Homepage von Dr. König ist viel Wissenswertes zu erfahren.

■ Der Digitalbetrieb mit Märklin-Fahrzeugen und Bauteilen scheint Dr. Königs Steckenpferd zu sein. Und das nicht nur mit für viel Geld erworbenen Fertigprodukten, sondern mit Eigenbau-Decodern und das auch für das in die Jahre gekommene M-System. Neben einer informativen Einführung in die Märklin-Digitalwelt und deren Geschichte macht König auf interessante Projekte aufmerksam wie den Wikinger-Decoder. In vielen Artikeln wird auch etwa der Einbau von Motorola-Decodern in ältere Wechselstrommodelle anderer Hersteller beschrieben.

http://carendt.us/

Minimalist

Carl Arendt aus Pittsburgh entwickelt Anlagenkonzepte, die auf möglichst kleinem Raum ein Höchstmaß an Freude schaffen.

■ Platz, das ewige Problem aller Modellbahner; wer davon wenig hat, findet auf dieser englischsprachigen Homepage pfiffige Anregungen für Modellbahnen auf kleinstem Raum. Die Menge an Vorschlägen ist enorm und beinhaltet Bw- und Industrieszenen, Schmalspurmotive, Anlagen auf mehreren Ebenen und vieles mehr. Arendt hat zahlreiche Gleispläne zusammengetragen und das Schönste sind die Fotos von realisierten Mikroanlagen, die beweisen, dass dies nicht alles theoretische Hirngespinste sind.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Leser-Hilfe

Betrifft: Fünfteilige Doppelstockgliederzüge

Derzeit plane ich einen Nachbau der fünfteiligen Doppelstockgliederzüge der Deutschen Reichsbahn (DDR). Ich finde vom Vorbild nur Bilder, aber keine konkreten Pläne. Wer kann mir Kopien oder wenigstens die Hauptmaße des Zuges zusenden?

Christian Pliquet,
E-Mail

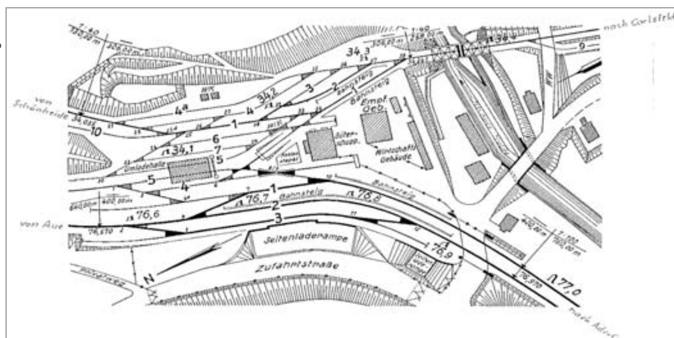
Gleisplan vermisst

Betrifft: „Brückenparadies Schönheide“, „Schönheide en miniature“, Heft 11/2005

Vor einem Jahr hat mir mein bester Freund ein Jahresabo des MEB geschenkt. Ich schätze Ihre Beiträge über Bahnen in den neuen Bundesländern sehr, besonders die der sächsischen Schmalspurbahnen. Deswegen möchte ich mich bei den Autoren ganz herzlich bedanken. Hervorheben möchte ich die Gründlichkeit der Arbeiten. Allerdings habe ich vom Bahnhof Wilzschhaus = Schönheide Süd einen Gleisplan vermisst, Vielleicht ging es anderen ebenso. Deswegen lege ich Ihnen einen bei. Er stammt aus einem Lehrbuch der 1950er-Jahre.

Edward Uden,
25355 Barmstedt

Plan: Slg. Uden



Der nicht maßstäbliche Plan zeigt die Wilzschhäuser Bahnanlagen.

Spezial-Suche

Betr.: MODELLEISENBAHNER Spezial, Heft 7

Seit Jahrzehnten beziehe ich im Abonnement die Zeitschrift MODELLEISENBAHNER, von Anfang an auch mit Ihren Zusatzausgaben. Da ich alle Zeitschriften einbinden lasse, fiel mir jetzt auf, dass ich bisher bei Heft 13/Spezial von Ihnen die Nummern 1 bis 5 erhalten habe und mit Ihrer neuesten Sendung Heft 7. Es fehlt ein Heft 6. Ich finde auch keinen Ausgabehinweis auf ein solches Heft. Bitte prüfen Sie, ob mir hier eine Ausgabe fehlt.

Manfred Pechmann,
25336 Elmshorn

Anmerkung der Redaktion: Die Spezial-Ausgabe 6 des MODELLEISENBAHNER gibt es durchaus, ist aber nicht im Abonnement enthalten: „Rügen und der Rasende Roland“ kann noch beim MEB-Verlag GmbH nachbestellt werden.

Begeisterung

Betrifft: „Nostalgie im Doppelkreis“, Heft 12/2005

Die Modelleisenbahnanlage von Udo Fehn hat mich total begeistert. Endlich mal eine Anlage, die auf beengtem Raum viele Fahrmöglichkeiten bietet und trotzdem sehr gut ausschaut. Anlagen, die mich so sehr ansprechen, sind selten. Ich bin schon seit langer Zeit auf der Suche nach einem Vorbild für meine eigene Modellbahn, die trotz normaler Platzverhältnisse lange Zugfahrten und viel Abwechslung bieten soll. Priorität soll Fahrspaß und nicht so sehr Vorbildtreue haben. Ich möchte Sie motivieren, noch mehr solcher Anlagen zu bringen. Vielleicht gibt es ja mehr Modelleisenbahner meines Schlags, denen eine optimale Ausnutzung der Fläche wichtiger ist als Vorbildtreue. ***Christian Egenter,***
75015 Bretten

Glückwunsch

Betrifft: Standpunkt „Liebe Leserin, lieber Leser“, Heft 1/2006

Sie brauchen die Preisanhebung nicht zu verteidigen. Welche andere Fachzeitschrift auf unserem Interessensgebiet bietet ein so gutes Preis-Leistungs-verhältnis wie der MEB? Und außerdem wollte ich schon immer mal sagen: Glückwunsch zu dem hervorragenden Produkt! Wenn der MEB aus dem Briefkasten kommt, werden alle anderen Tätigkeiten eingestellt und zwei Stunden lang die Beiträge verschlungen.

Dipl.-Ing. Götz Schaude,
F-67240 Schirrhofen

MAEDELS Maschinen

Mit seinen Geschichten über die S 10.1 hielt der Eisenbahn-Schriftsteller Karl-Ernst Maedel (†) die Erinnerung an die preußische Schnellzuglok wach.

Lokomotiven, mit denen man besondere Erlebnisse verbindet, kennt wohl jeder Eisenbahnfreund. Manchmal genügt es aber, Geschichten anderer zu lesen, um für Fahrzeuge zu entflammen. So ging es sicher vielen, denen Karl-Ernst Maedels Buch „Die S 10.1: Geschichte der letzten preußischen Schnellzug-Dampflokomotiven" in die Hände fiel.

Der Leser wurde auf den Führerstand der wunderbaren Loks entführt und durfte so an diversen Höchstleistungen teilhaben. Wer ein gut erhaltenes Exemplar des Maedel-Klassikers für 25 Euro entdeckt, sollte unbedingt zugreifen. Doch blättern wir nun in der S 10.1-Monographie auf die Seite 138 und lassen den Dampflokexperten Arnold Haas zu Wort kommen, der eine Führerstandsmitfahrt aus seiner Jugend schildert. „Das Ausfahrtsignal steht auf Frei, mit drei Minuten Verspätung, um 20.50 Uhr öffnet der Meister den Regler, und unser Fernschnellzug, der jetzt aus neun Wagen besteht, verlässt Hannover. ‚Jetzt wird's ernst', erklärt Lokführer Michaelis, ‚zwölf Minuten kürzere Fahrzeit, drei Minuten Verspätung einholen und dann noch einen Wagen mehr!' Das scharfe Hämmern des Auspuffs bewies, dass der Meister es wirklich ernst meinte, wir beschleunigten hervorragend, Dampf gab es jede Menge. Mit 110 km/h, dem höchstzulässigen Maß, brausen wir durch Lehrte, dann wird der Regler wieder



Kaum zu glauben, dass die schmächtige 17 oft in 01-Plänen lief; hier 1933 in Köln-Deutzerfeld.

Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz



Foto: Slg. Götze

Die heutige Museumslok 17 1055 war Anfang der 50er-Jahre noch im Zugdienst zu finden.

bis zum Anschlag geöffnet, die Steuerung zwischen 35 und 40 Prozent eingeklinkt und es geht mit 16 atü Schieberdruck davon. 120 – 130 – 135 km/h zeigt der Deuta-Geschwindigkeitsmesser, stellenweise kommen wir auf 140. Nur an Stellen, wo Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschrieben ist, wird die rasende Fahrt gedrosselt, aber sofort geht es wieder auf 130. In Stendal haben wir die drei Minuten Verspätung aufgeholt. Heizer Bertram leistet mustergültige Arbeit. Das Feuerbett glüht schneeweiß und zeigt keine dunklen Flecken, es ist völlig unmöglich, vor der geöffneten Feuertür zu verweilen, die Hitze ist zu stark. Der Kesseldruck ist während der ganzen Fahrt niemals unter 17,5 atü gesunken, im Verbinder haben wir bis zu 6 atü Druck, und der Pyrometer zeigt die für die S 10.1 enorme Heißdampftemperatur von 410 Grad Celsius an. Erst kurz vor Berlin wird die Geschwindigkeit verringert. Durch Spandau West dürfen wir nur mit 100 km/h fahren.

Wir nähern uns Charlottenburg; das Vorsignal zum Ausfahrtsignal steht auf Halt. Ein Blick auf die Uhr zeigt uns den Grund, es ist 23.08 Uhr, wir sind drei Minuten zu früh. In letzter Minute vor dem Halt geht das Hauptsignal auf Grün, doch ohne Eile rollen wir weiter. Um 23.14 Uhr, eine Minute zu früh, halten wir im Bahnhof Zoo. Heizer und Lokführer klet- →

Die S10.1 im Ausland nach 1945

PKP: 17 1002, 1009, 1012, 1251 (von DB umgenummerte Beutelok, PKP Pk2-2), 1028, 1029, 1038, 1039, 1254, 1255, 1059, 1256 (umgenummerte Beutelok, PKP Pk2-7), 1078, 1087, 1259 (umgenummerte Beutelok, PKP Pk2-19), 1149, 1218 (umgenummerte Beutelok, PKP Pk2-12). Alle Bauart 1911

ÖBB: 17 1004, 17 1089, 17 1099

Aus dem Bestand der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen (AL) kamen drei Loks der Bauart 1911 (230 G 101 bis 103) und fünf der Bauart 1914 (230 G 105-109) zur französischen SNCF. Die neunte Maschine (AL 1104, Bauart 1911) verblieb nach 1945 bei der DR und wurde als 17 1104 in Zweitbesetzung auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut.



Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz


Foto: Slg. Haas/Gottwaldt

Das Lemaco-Vorbild in Frankfurt/Oder.


Foto: Slg. Maedel/Gottwaldt

17 1198 (Bauart 1914) als Heizlok in Cottbus.

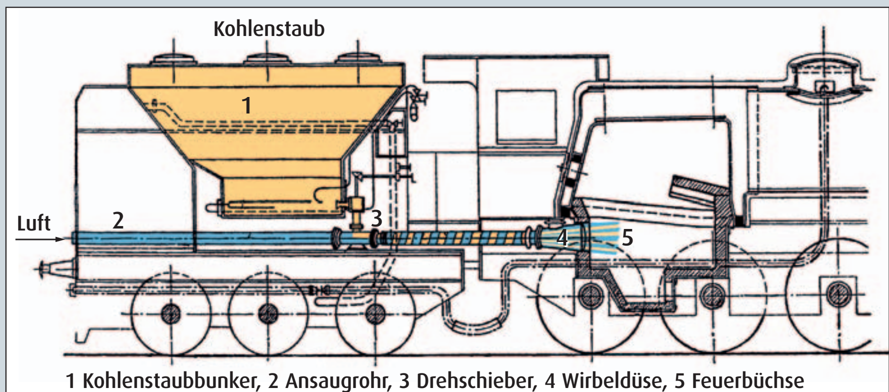

Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

Der blaue Engel mit Kondenstender.


Foto: Slg. Maedel/Gottwaldt

Wenige der anfälligen 17 blieben im Zugdienst.

Kohlenstaubfeuerung System Wendler



1 Kohlenstaubbunker, 2 Ansaugrohr, 3 Drehschieber, 4 Wirbeldüse, 5 Feuerbüchse

Prinzip-Skizze: DR, MEB-Archiv

Bei dem bei jeder Dampflok wirksamen Saugzugprinzip entweicht der von den Zylindern ausgestoßene Dampf durch den Schornstein. Der dabei entstehende Unterdruck in der Rauchkammer saugt durch den Rost, dann durch die Feuerbüchse sowie Rauch- und Heizrohre ziehend, die Verbrennungsluft an. Ingenieur Hans Wendler verschloss die untere Öffnung des Aschekastens und führte in diesen das Ansaugrohr ein. Zwischen Ansaugrohr und Kohlenstaubbunker sitzt mit dem Drehschieber das einzig mechanische Teil der Feuerung. Mit diesem Drehschieber wird der Durchfluss des Kohlenstaubes reguliert. Fährt die Lokomotive an, entsteht ein Unterdruck, durch den Verbrennungsluft durchs Ansaugrohr strömt (da der Unterdruck erst bei Bewegung der Lok entsteht, wird zuvor der Hilfsbläser eingesetzt). Geregelt per Drehschieber, vermengt sich Kohlenstaub mit der Luft. Unmittelbar bevor das Gemisch die Wirbeldüsen erreicht, wird die Luft vorgewärmt und die Kohle entgast, worauf es in der Feuerbüchse sofort zur kontrollierten Explosion kommt. Eine Lok der Baureihe 17 legte in den 50er-Jahren auf einer Versuchsfahrt mit einem 385 Tonnen schweren Zug die Strecke zwischen Saßnitz auf Rügen und Gutenfürst in 24 Stunden ohne Verkehrshalt und ohne Restaurieren zurück. Dabei verbrauchte die brave Preußin nur 23 Tonnen Kohlenstaub.

tern sofort von der Lok herab, die Lager zu inspizieren, doch nirgends zeigt sich ein Heißläufer, alles ist in bester Ordnung. Dann kommt eine letzte Freude, Herr Michaelis übergibt mir die Lok und ich darf den FD-Zug fahren. Doch als wir hochoben am Lehrter Bahnhof vorüberfahren, gebe ich sie wieder zurück – wegen des Bremsens. Im Bahnhof Friedrichstraße bedanke ich mich herzlich und verabschiede mich von den beiden Männern.



P 279, den 17 1047 1937 nahe Kummerow befördert, sind diverse G-Wagen beigestellt.

Technische Daten

	17.10-11 (Bauart 1911)	17.11-12 (Bauart 1914)
Gattung	2'Ch4v*	
Länge über Puffer	20 910 mm	21 010 mm
Treibraddurchmesser	1980 mm	
Laufraddurchmesser	1000 mm	
Achsstand der Lok	9100 mm	
Zulässige Höchstgeschw.	120 km/h	
Mittlere Kuppelachslast	17,0 t	17,7 t
Tenderbauart	2'2'T 31,5	
Gebaute Anzahl	149	105
Von DRG übernommen	132	77
DRG-Betriebsnummern	17 1001 - 17 1123 17 1145 - 17 1153	17 1124 - 17 1144 17 1154 - 17 1209

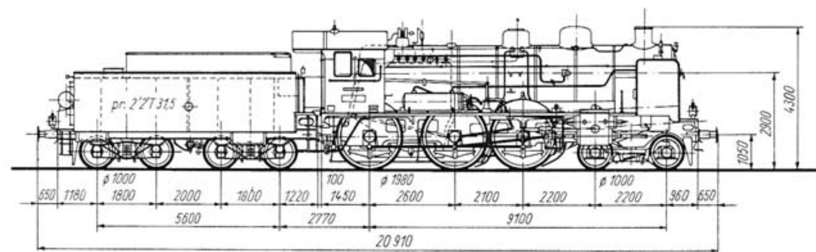

Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

Vergleich der Bauarten 1911 (r.) und 1914.

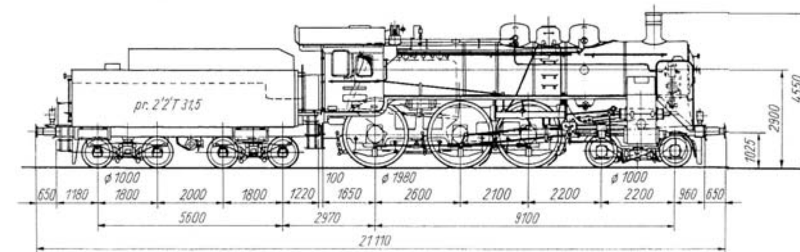
* 2': Zwei im Drehgestell angeordnete Vorlaufachsen
C: Drei Kuppelachsen im Hauptrahmen
h4v: Vierzylinder-Verbund-Heißdampftriebwerk

Zwischen Hannover Hbf und Charlottenburg haben wir 253 Kilometer in 138 Minuten zurückgelegt, das entspricht einem Reisedurchschnitt von 110 km/h, eine großartige Leistung der S 10.1, die ich nie vergessen werde. Und Oberlokführer Michaelis bestätigte mir hernach, dass keine 03 diese Leistung je hätte übertreffen können. Heute, nach über 37 Jahren, ist mir die Fahrt noch in allen Einzelheiten in Erinnerung, eine Fahrt auf der feinsten deutschen Schnellzuglokomotive, eine Erinnerung, die zu den schönsten meines Lebens zählt."

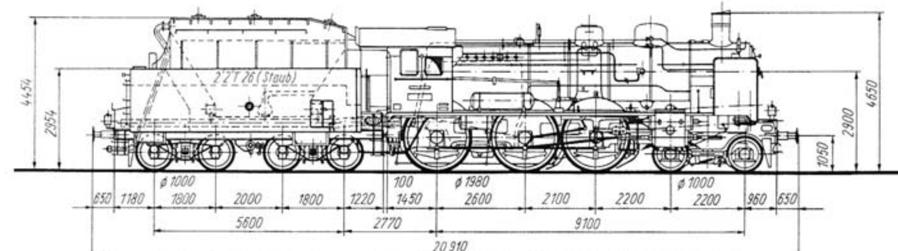
Wer lässt sich nicht gerne von solchen Geschichten gefangen nehmen. Dass die Maschinen durchaus zu Höchstleistungen fähig waren, beschreiben nicht nur Karl-Ernst Maedel und Arnold Haas. Auch andere Quellen sprechen von aus drei Schnellzugwagen gebildeten Triebwagen-Ersatzzügen, mit denen die guten alten 17.10-11 (Bauart 1911) und 17.11-12 (Bauart 1914) kaum Fahrzeit gegenüber den „Fliegenden Zügen" zusetzten. Dass die Dampfloks zum Zeitpunkt, als die Triebwagen ab 1932 geliefert wurden, im Schnitt bereits 18 Jahre auf dem Buckel hatten, nötigt Respekt ab. Eigentlich hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Preußinnen damals angesichts der noch immer in Auslieferung befindlichen ach so modernen Einheitslok-Baureihen 01 und 03 bereits zum alten Eisen degradiert. Statt dessen herrschte Knappheit bei den Schnellzugloks, weshalb die Preußinnen gelegentlich sogar in 01-Plänen vor eigentlich zu schweren Zügen zum Einsatz kamen. Die Loks der Bauarten 1911 und 1914 blieben von Ausmusterungen in den 30er-Jahren weitgehend verschont.



S 10.1 der Bauart 1911



S 10.1 der Bauart 1914



Zeichnungen: MEB-Archiv

S 10.1 der Bauart 1911 mit Kohlenstaub-Feuerung System Wendler.



Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

Im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR, die sogar 16 Maschinen auf Kohlenstaub-Feuerung umrüstete, musterte die Deutsche Bundesbahn (DB) ihre S 10 bis 1950 aus. Die Aufstellung der Ausmusterungsdaten in Maedels Buch über die S 10.1 geben ein schiefes Bild über die Einsatzzeit ab. Die meisten kohlegefeuerten Loks waren nach Kriegsende fast zehn Jahre abgestellt, bevor sie ausgemustert und zerlegt wurden. In den Zugdienst kamen sie nicht mehr. Bekannte Ausnahme war beispielsweise 17 1031, die bis 1959 im Betriebsbestand geführt wurde, wobei eine zwischenzeitliche Beschäftigung als Heizlok nicht auszuschließen ist. Auch 17 1106 dürfte noch in den 50er-Jahren vor Zügen zu sehen gewesen sein. Bei den Kohlenstaub-Maschinen erwies sich als Nachteil, dass sie Kupferfeuerbüchsen hatten, die vom aggressiven Kohlenstaub stark angegriffen wurden. Der Umbau auf Stahlfeuerbüchsen zog sich bis 1954 hin. Trotzdem waren am 1. Juli 1955 von den 14 verbliebenen Kohlenstaubloks nur sieben betriebsfähig. Grund waren beispielsweise Haarrisse am Laufwerk, defekte Zylinder und andere Schäden, die auf die intensive Nutzung in den 30er-Jahren zurückzuführen sind. Da die 17 als Vierzylinderloks im Betrieb und ➔



Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

Vorspann-Leistungen (hier vor D 94 bei Milspe) waren 1936 Alltag für die 17.



Foto: R. Kreutzer, Slg. Gottwaldt

S 10.1 Halle 1112 (Bauart 1914) erhielt versuchsweise Windleitbleche.

Auszug aus dem Betriebsbuch von 17 1077

Hersteller: Henschel	**Fabriknummer:** Raw Cottbus 84[1]
Baujahr: 1913	**Beschaffungspreis:** -
Anlieferung: -	**Endabnahme:** -

Das Betriebsbuch ist eine Zweitschrift.

STATIONIERUNGEN:

Bw Berlin-Lichtenberg	–30.11.49
Raw Stendal	01.12.49–06.06.50 HU[2]
Bw Berlin-Rummelsburg	07.06.50–10.09.50
Bw Halle P	11.09.50–15.12.50
Bw Berlin-Gesundbrunnen	16.12.50–05.02.51
Bw Berlin Ostbahnhof	06.02.51–11.07.51
Raw Stendal	14.07.51–20.08.51 L0
Bw Berlin Ostbahnhof	21.08.51–03.10.51
Raw Meiningen	04.10.51–25.02.55 L4 GR
Bw Cottbus	26.02.55–27.10.55
Raw Cottbus	27.10.55–08.11.55 L0
Bw Cottbus	09.11.55–04.03.57
Raw Cottbus	05.03.57–08.06.57 L2
Bw Cottbus	09.06.57–27.08.58
Raw Cottbus	28.08.58–01.09.58 L0
Bw Cottbus	09.09.58–16.01.59
Raw Cottbus	17.01.59–29.04.59 L3 mW
Bw Cottbus	30.04.59–22.07.60
Bw Berlin-Lichtenberg	23.07.60–26.09.62
z-gestellt	27.09.62[3]
ausgemustert	28.04.64[4]

LETZTE EINSÄTZE:

22.11.1956–04.03.1957	warten auf Raw
Mai 1959	29 Tage Einsatz mit 11.504 km
Juni 1959	11 Tage Einsatz mit 3.846 km
15.06.1959–17.08.1959	warten auf Raw
18.09.1959–30.09.1960	kalt abgestellt
Oktober 1960	20 Tage Heizlok
November 1960	20 Tage Heizlok
Dezember 1960	20 Tage Heizlok
Januar 1961	29 Tage Einsatz (keine Laufleistung angegeben)
Februar 1961	23 Tage Einsatz (keine Laufleistung angegeben)
24.02.1961–27.09.1962	warten auf Raw

ANMERKUNGEN:

1 Die Ersatz-Fabriknummer wurde 1957 vergeben
2 Umbau auf Kohlenstaubfeuerung
3 Die Lok wurde am 26.02.1961 abgestellt
4 Die Lok wurde am 23.12.1965 im Raw Cottbus zerlegt

in der Unterhaltung sehr teuer waren, hielten sich die Einsatzstellen bei der Wiederinbetriebnahme nach Defekten zurück. Die mangelnde Zuverlässigkeit der letzten, weitgehend in Cottbus zusammengezogenen 17.10-11 (siehe auch Betriebsbuchauszug von 17 1077) war der Grund dafür, dass die ersten Exemplare der 1959 erschienenen Neubaudampfloks der Baureihe 23.10 zunächst in die Lausitz gingen. 17 1077 gebührt die Ehre, die letzte tatsächlich im Zugeinsatz befindliche Lok gewesen zu sein. Während sie im Oktober bis Dezember 1960 als Heizlok diente (Laufleistungspauschale 168 km pro Tag), dürfte sie im Januar und Februar 1961 als Reservelok sogar auf Strecke gegangen sein. Im Februar stellte man die Lok auf W (Warten auf Raw-Aufenthalt). Bis zu ihrer Ausmusterung am 28. April 1964 kam 17 1077 nicht mehr in Fahrt.

Leider dachten die Entscheidungsträger beider deutschen Staatsbahnverwaltungen nicht daran, zumindestens eine S 10.1 der Bauart 1914, die von Experten als die gelungenste S 10-Variante angesehen wird, aufzuheben. Oder, um es mit Karl-Ernst Maedel zu sagen: „Es ist der heiße Wunsch des Verfassers, auch der jungen Generation von Eisenbahnfreunden etwas von dem Nimbus der alten Preußischen Staatsbahn und ihren Lokomotiven vermittelt zu haben. Dennoch wird die S 10.1 in erster Linie eine Lokomotive der Erinnerung bleiben." Mit seinen Geschichten hält Maedel die Erinnerung an die S 10.1 wach. Ein Denkmal setzt der Schweizer Traditions-Hersteller Lemaco der Bauart 1911 mit einem H0-Modell. Wie nahe sie dem Original kommt, lesen Sie ab Seite 78.

Jochen Frickel

Kohlenstaub-17 der DR

Betriebsnummer	Bemerkungen
17 1024, 17 1032	Alle Loks der BR 17 zwischen
17 1042, 17 1052	1949 und 1951 nach System
17 1054, 17 1058	Wendler umgebaut
17 1071, 17 1077	
17 1094, 17 1101	
17 1103	Rückbau 1954, Heizlok Kraftwerk Lübbenau
17 1104	Langlauftender
17 1111	
17 1119	Kondenstender, blau lackiert („Blauer Engel")
17 1158, 17 1198	Einzige Loks der Bauart 1914

Wie war das doch gleich? Unser seinerzeitiger Foto-Wettbewerb „Ein Bild und seine Geschichte“ aus Anlass des 50-jährigen Bestehens des MODELLEISENBAHNER bot vielen Lesern und Leserinnen einen willkommenen Anlass, über die Begleitumstände ihrer Eisenbahn-Schnappschüsse nachzusinnen. Christoph Romann ging es nicht anders.

Der Eisenbahnfreund und Modellbauer aus Riedstadt-Crumstadt hat eine besondere Vorliebe, die Rennsteigbahn, deren Spitzkehren-Bahnhof ihm auch schon winterliches Modell gestanden hat (siehe MODELLEISENBAHNER, Heft 2/2003). Nicht von ungefähr, doch lassen wir ihn selbst erzählen.

Am 26. Februar bot sich die Gelegenheit, die tief verschneite Rennsteigbahn zu erleben. Mich hatte rechtzeitig die Nachricht erreicht, dass der ursprünglich mit Diesellokbespannung geplante Zug kurzfristig mit Dampf gefahren würde, da die erfreulicherweise florierenden Holztransporte Diesellok Marion unabkömmlich machten.



Fotos: Romann

Die Kehrseite der winterlichen Pracht: Bis die Lokomotive im Bahnhof Rennsteig umsetzen kann, ist erst mal Schneeschippen angesagt.

Ein Bild und seine Geschichte

Rennsteig-Morgen

Weiße Pracht, Sonne, Dampfwolken, blauer Himmel und Glühwein: Was will man mehr an einem Tag im Februar?



Idylle: Strahlender Sonnenschein und tiefe Schatten über dem Neuschnee verzaubern den Spitzkehren-Bahnhof Rennsteig.



Mächtig Dampf macht 94 1292 in der Ortsdurchfahrt Stützerbach. Im Güterwagen hinter der Lok reist der Schneeräumtrupp mit.

So packte ich kurzentschlossen meine Kameras ein und brach zum Rennsteig auf. Schnee gab´s wie bestellt, zunächst in Ilmenau zwar nur ansatzweise, doch das änderte sich mit zunehmender Höhe. Zur berühmten Fotowiese etwas unterhalb des 747 Meter hoch gelegenen Bahnhofs Rennsteig hätte man an diesem Tag nur auf Schneeschuhen oder mit Skiern gelangen können.

Strahlender Sonnenschein ließ die Temperaturen leicht unter dem Gefrierpunkt erträglicher werden. Das Glühweinangebot im Bahnhof versüßte das Warten auf den Dampfzug, der in der Tat auf sich warten ließ. Die reichlichen Schneefälle der vergangenen Tage stellten den Betrieb halt vor besondere Herausforderungen trotz vorher freigeräumter Strecke.

Das hatte aber auch sein Gutes, denn so blieb mir Zeit, den Zug noch auf der Hinfahrt abzupassen. Bei bestem Fotolicht erwischte ich den Rennsteig-Hirsch in der Ortsdurchfahrt Stützerbach, wo daselbst im Bahnhof jeweils der Zwischenhalt zum obligatorischen Wasserfassen eingelegt wird. Im an sich als Wasserwagen dienenden Güterwagen hinter der Lok wurde an diesem Tag ein mit Schaufeln und Besen bewaffneter Schneeräumtrupp befördert, der an jedem Überweg dem durch den querenden Straßenverkehr festgebackenen Schnee und Eispanzer zu Leibe zu rücken hatte, um bis zum nächsten Zwangshalt freie Bahn zu schaffen.

Auch beim späteren Umsetzen der 94 1292 im Bahnhof Rennsteig war Schaufeln angesagt. Was die Wartezeiten der Wintersportler verlängerte, mir aber weitere Bilder einbrachte. *Christoph Romann*

Fotos (2): S. Zerfowski



Die Einzelteile warten zurechtgesägt neben einem fertigen Mast.

Licht-Spiele

Aus Perlen, Messingrohr und einem Birnchen entstehen H0-Lampen.



Die Lampe ist weitgehend epochenneutral.

■ Die Messingrohrstücke schneidet man am besten mit der Trennscheibe einer Mini-Bohrmaschine oder einem feinen Laubsägeblatt zurecht. Die Einzelteile sind dann übereinander zu stecken und zu verlöten oder zu verkleben. Das unten herausragende 2-mm-Rohr dient als Stecksockel für die Montage auf der Anlage. Unterhalb der Perle kerbt man den Mast leicht ein und befestigt das 0,5-mm-Messingdrahtstück. Die Perlenöffnung ist nun auf den Durchmesser der Lampe aufzubohren und die Perlenkappe mit Sekundenkleber auf die Perle zu kleben. Damit die Kappe zentriert auf der Perle sitzt, steckt man am besten durch das Perlenloch einen Zahnstocher als Fixierungshilfe. Nach dem Lackieren des Lampensockels schiebt man die Lampe hindurch und steckt die Perle mit der Perlkappe einfach auf. Mit anderen Maßen lassen sich auch Lampen für N und TT realisieren.

S. Zerfowski

Teileliste

Messingrohr:
- Ø außen 2 mm: 1 Stück 55 mm lang
- Ø außen 3 mm: je 1 Stück 10 mm und 5 mm lang
- Ø außen 4 mm: 2 Stück 5 mm und 1 Stück 2 mm

Messingdraht Ø 0,5 mm:
- 1 Stück 10 mm lang (für die Querstange unter dem Lampenschirm)
- Rundperle weiß, Ø 8 mm
- Perlkappe Ø 10 mm oder wahlweise 7 mm
- Mini-Kabelbirne mit 2 Kabeln



AUS DER IDEENKISTE

Erleichterung

■ Die meisten Modellbahnwagen sind mit stattlichen Metallplatten zur Erhöhung des Gewichts ausgestattet. Wer nicht gerade Ganzzüge mit 25 Wagen, enge Gleisbögen und viele Steigungen auf der Anlage hat, kann eigentlich auf den Ballast verzichten. Das reduziert die zu bewegende Masse und erleichtert gerade weniger zugkräftigen Lokomotiven die Arbeit. Daneben reduziert sich auch der Verschleiß bei den Achslagern der Waggons. ***Alain Veys***

Antriebs Variation

Conrads Weichenantriebe können auch über größere Entfernungen schalten.

■ Bezugnehmend auf den Basteltipp von H. Kadner (MEB 2/2005, S. 69) gibt es eine weitere Möglichkeit des Einbaus des Weichenantriebes von Conrad Electronic/Hoffmann (Peter Hoffmann, Delitzscher Str. 112, 06116 Halle, Tel./Fax 0345/5600949). Aus 0,8-mm-Bronzefederdraht biegt und verlötet man den Stelldraht. Mit den beiliegenden längeren Schrauben befestigt man ihn auf beiden Seiten des Stellbügels. Die Konstruktion ermöglicht einen großen Abstand zwischen Weiche und Antrieb. *Horst D. Jung*

Foto: H. D. Jung



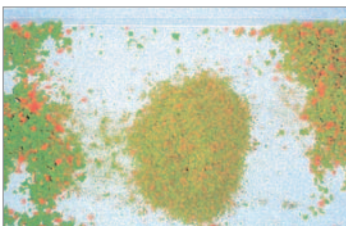
Die doppelte Befestigung gibt Stabilität.

Kleine Flocken

Eine alte Kaffeemühle zerkleinert Grasstreu.

■ Viele Zubehör-Hersteller bieten Schaumstoffflocken zur Anlagen-Begrünung an. Gerade die bunten Einzelflocken sind so groß, dass sie sich kaum zur Nachbildung einer Blumenwiese eignen. Abhilfe schafft eine alte Kaffeemühle, die man mit dem Streugut etwa zur Hälfte füllt und bis zur gewünschten Flockengröße mahlt. Diese Methode eignet sich auch zum Mischen unterschiedlicher Farbtöne. *Manuel Schürer*

Foto: M. Schürer



Mit der Mühle erhält man die gewünschte Flockengröße.

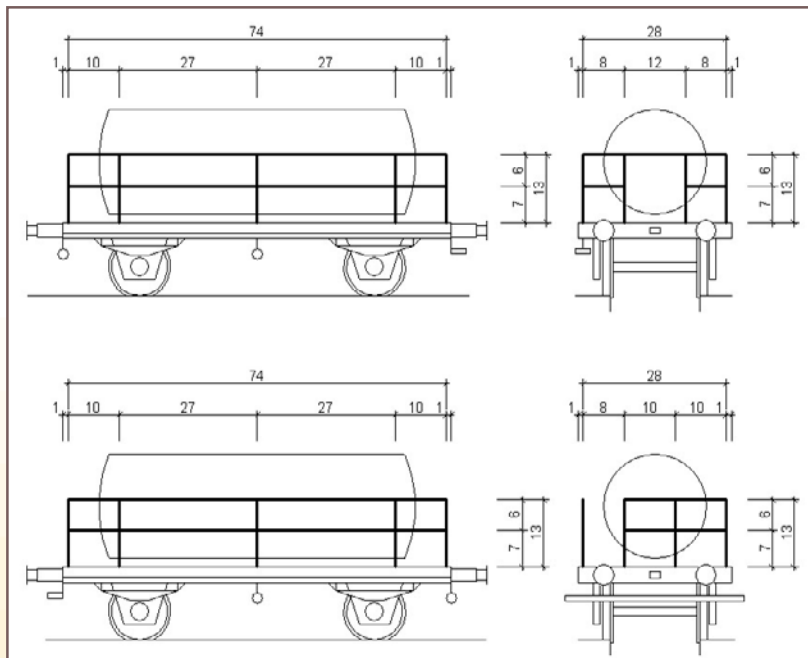
Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: ***MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee***

Sprühwagen

Das Vorbild zur Unkrautbekämpfung steht im Traditions-Bw Staßfurt: Den H0-Nachbau zeigt Dennis Kathke.



Seiten- und Stirnfrontaufrisse des Kesselwagens zeigen auch das umlaufende Geländer. Die Maße sind in Millimetern angegeben.

Klein und unscheinbar, aber interessant: Der Staßfurter Waggon mit der Aufschrift „Chloratlösung – Unkrautbekämpfung" verrät den Einsatzzweck.

Auf dem kurzen, zweiachsigen Fahrwerk ist mit einfachsten Mitteln ein kleiner Kessel montiert. An dem einen Waggonende führen zwei Leitungen vom Kesselscheitel durch den Wagenboden zu zwei darunter sitzenden Sprühvorrichtungen, je einem quer zur Fahrtrichtung hängenden Metallrohr, auf dessen Unterseite kleine Löcher für den Austritt des Mittels sorgen. Zwei Schlauchanschlüsse zum Befüllen und Entleeren des Behälters sowie eine durchgehende Bremsleitung vervollständigen die technische Ausrüstung. Ein umlaufendes rotes Geländer schützt das Personal.

Für die Umsetzung ins Modell benötigt man ein geeignetes Fahrwerk. Die Wahl fiel auf die Bodengruppe eines ausrangierten H0-Säurekesselwagens von Piko. Bei der Wahl des Fahrwerkes ist darauf zu achten, dass der Rahmen ohne Wagenboden ausgeführt ist.

Der Rahmen wird von allen überflüssigen Teilen wie zum Beispiel der kompletten Bremsanlage befreit. Danach werden vorsichtig die Pufferbohlen abgetrennt. Dabei muss man genau arbeiten, damit die Pufferbohlen aus dem Güterwagenzurüstteile-Satz Nr. 9254 von Weinert korrekt angeklebt werden können und sich der Rahmen nicht verzieht. Zur weiteren Ausrüstung der Pufferbohlen gehören neben den neuen Puffern noch je ein Bremsschlauch und die Kupplung. Dabei muss man sich entscheiden, ob man den Waggon eher als Standmodell einsetzen oder doch mit dem Wagen dem Unkraut zwischen den Modellgleisen zu Leibe rücken möchte.

Zwischen den Pufferbohlen, parallel zu den Längsträgern klebt man zur Auflagerung des Wagenbodens, wie beim Vorbild, ein Winkelprofil. Ein entsprechendes Kunststoff-Profil mit 1,2 mm Schenkellänge der Firma Plastruct kam hier zum Einsatz. Diese oder vergleichbare Artikel sind in jedem gut sortierten Fachgeschäft zu finden.

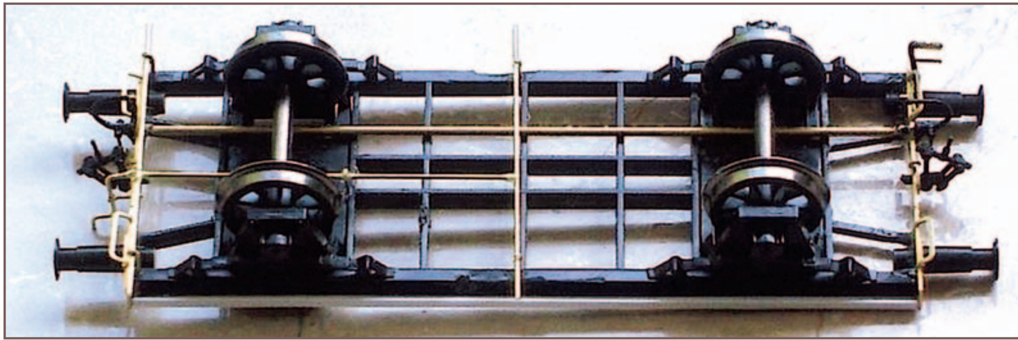
Die Rohre der Sprühvorrichtung werden aus 0,5 mm starkem Messingdraht gefertigt. Die quer zur Fahrtrichtung hängenden Rohre sind 35 mm lang und ragen zu beiden Seiten etwa 3 mm über den Fahrzeugrahmen hinaus. Das eine Rohr hängt mittig zwischen den Achsen 3 mm unter dem Rahmen, das zweite unterhalb der Pufferbohle, von der ein gebogener Rohrstumpf mit Schlauchanschluss zwischen linkem Puffer und der Kupplung nach oben ragt. Beide Querrohre sind unterhalb des Waggons miteinander verbunden. Für die dauerhafte Verbindung sorgen kleine Lötpunkte oder Sekundenkleber.

Nun fehlen nur noch optisch ansprechende Radsätze. Zu empfehlen sind die RP25-Speichenradsätze von Luck-Feinmechanik, die im Gegensatz zu H0pur-Rädern auf Standardgleisen der verschiedenen Hersteller problemlos laufen. Nun ist das Fahrwerk bereit für die Lackierung in einem matten Schwarz. Sämtliche Rohre der Sprühanlage werden im Gegensatz zum Vorbild in einem hellen Grau lackiert, um sie deutlicher vom dunklen Fahrwerk abzusetzen.

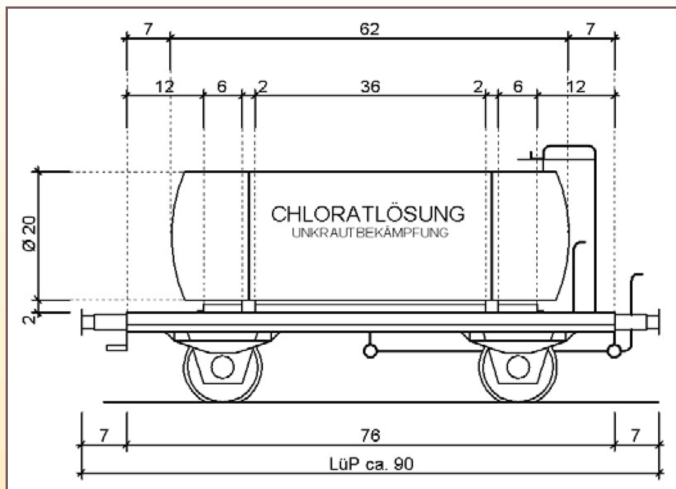
Auf das fertig lackierte Fahrwerk klebt man nun den Wagenboden aus 0,5 mm starken und 3 mm breiten Balsaholzstreifen. An den beiden Wagenenden laufen die Bohlen auf einer Länge von etwa 21 mm über die gesamte Fahrzeugbreite durch. Zwischen diesen beiden Feldern sind die Holzstreifen nur 8 mm lang und geben den Blick auf die Rahmenkonstruktion frei. Auf den fertig lackierten Wagenboden wird mittig ein Hilfsrahmen aus Win-



Dieser höchst ungewöhnliche Kesselwagen aus Staßfurt bietet sich für die Umsetzung ins Modell auch ohne Chloratlösung an.



Beim Blick auf den Unterboden des Wagens ist die Position der einzelnen Rohrimitationen aus Messingdraht gut zu erkennen.



Aufriss der Seitenfront des Sonderwagens: Die technische Zeichnung liefert alle Angaben zum H0-Nachbau in Millimetern.

Fotos, Zeichnungen: Kathke

kelprofilen geklebt, der später die Lagerbohlen des Kessels aufnimmt. Dabei kamen erneut die 1,2-mm-Kunststoffprofile von Plastruct zum Einsatz. Dieser Rahmen hat eine Länge von 52 und eine Breite von 25 mm. Die Enden der einzelnen Teile werden auf Gärung geschnitten und nach dem Lackieren in Mattschwarz sauber auf den Wagenboden geklebt.

Der Kessel des Unkrautvernichtungswagens sollte den Durchmesser von 20 mm und die Länge von 65 mm auf keinen Fall überschreiten, da ansonsten die Proportionen zu stark vom Vorbild abweichen. Nach langem Suchen wurde eine Basteltüte von Kibri zur Fundgrube. Der schwarze Kessel mit gewölbten Kopfenden besaß allerdings noch diverse Öffnungen, die mit Spachtelmasse verschlossen wurden. Auch die Klebekanten wurden sorgfältig verspachtelt und mit sehr feinem Sandpapier plan geschliffen. Nach dem Lackieren in Mittelgrau klebt man den Kessel auf die 22,5 mm langen Lagerbohlen aus Kanthölzern, 2x2 mm. Dazu eignen sich auch Streichhölzer. In diese Lagerbohlen fräst man mit einer Minibohrmaschine die Lagermulde für den Kessel. Beim Original wird der Kessel durch stählerne Zugbänder auf den Lagerhölzern gehalten. Im Modell nimmt man dafür 0,5 mm starken, mattschwarz lackierten Draht, den man über den Kessel biegt und in entsprechend großen Bohrungen in den Lagerbohlen verklebt. Die Beschriftung erfolgt mit Nassschiebebildern der Firma Ostmodell, die man dort auf Kundenwunsch anfertigen lassen kann. Der Schriftzug ist im oberen Teil 30 mm lang mit einer Schrifthöhe von 3 beziehungsweise 1 mm. Hat man den Kessel fest auf dem Wagen verklebt, müssen noch die Rohre, wieder 0,5-mm-Messingdrähte, angebracht werden. Bei der Montage ist darauf zu achten, dass die im Kesselscheitel und im Wagenboden verklebten Rohre senkrecht stehen.

Auch das Geländer fertigt man aus 0,5 mm starkem Messingdraht. Die Eckpfosten sollten dabei etwas länger sein als die übrigen. So lässt sich das fertige Geländer leichter in den entsprechenden Bohrungen im Wagenboden fixieren. Nun kann man bequem alle Knotenpunkte mit möglichst feinen Lötpunkten zusammenfügen. Danach lötet man die vier einzelnen Geländerteile zusammen. Nach dem Entfetten und Reinigen lackiert man das Geländer in Mattrot. Ist es montiert, sollte der Waggon noch dezent gealtert werden. Nach dem Fixieren mit mattem Klarlack ist der Unkrautvernichtungswagen einsatzbereit und die heimische Modellbahnanlage um einen Blickfang reicher. *Dennis Kathke*

Blickfang für die Anlage: Der Unkrautbekämpfungswagen am Haken der T3 rückt dem Modell-Wildwuchs zu Leibe.

Opplingen in Stücken

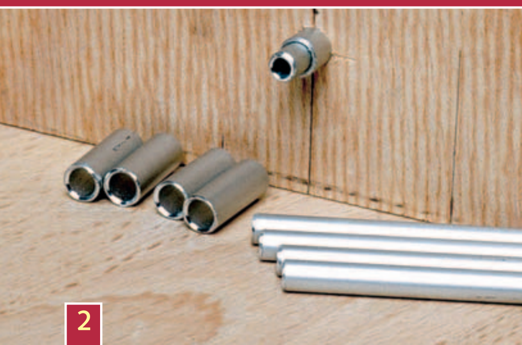
Brett vorm

Teil 5

Holz, zumal zugeschnittenes, ist für manch Sprichwort gut. Mit Brettern, die die Welt bedeuten, sollten sich auch die Erbauer von Segmentanlagen näher befassen.



Rahmenbedingung: Die Tischlerplatte sollte mindestens 16 Millimeter dick sein.



Bohrlöcher, Passbuchsen und Stifte sorgen für stabile, leicht lösbare Segmentverbindungen.



Leimflächen ausgenommen: Die allseitige Lackierung garantiert den Feuchtigkeitsschutz.



Anzeichnen der Bauform: Nicht rechteckige Segmente erhalten einen Innenrahmen.



Liegeprobe: Der Spanplatten-Innenrahmen wird zur Kontrolle der Passgenauigkeit eingesetzt.

Auf Holz ist Verlass, auch beim Segmentanlagenbau. Vorausgesetzt, man entscheidet sich für das richtige Material: Verleimte Tischlerplatte mit durchgehender Mittellage in Längsrichtung, was man an den Lamellenköpfen der Plattenschmalseiten unschwer erkennen kann. Hat die Mittellage keine Längsausrichtung, ist die Platte mangels Stabilität unbrauchbar, bestenfalls als Segmentinnenrahmen geeignet.

Die Materialdicke sollte mindestens 16 Millimeter betragen. Das wirkt sich positiv auf die Haltbarkeit der Segmentrahmenverschraubungen aus.

Der Bau der Segmente und die Verbindung untereinander mit Passbuchsen und Stiften, Kistenverschlüssen und Zugblechen wurde beispielhaft bereits bei der Anleitung zum Bau des schwenkbaren Schattenbahnhofs beschrieben (Opplingen in Stücken, Teil 3, MODELLEISENBAHNER 6/2005).

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass zwecks wirksamen Feuchtigkeitsschutzes auf eine allseitige Lackierung nicht verzichtet werden sollte. Selbstverständlich sind dabei die vorgesehenen Leimflächen auszusparen.

Während rechteckige oder quadratische Segmente schnell konstruiert sind, wobei nur zu beachten ist, dass die Stirnbretter vor die Seitenbretter geschraubt werden und

Angehobelte Rahmenstirn mit Kontur: Der Segment-Übergangswinkel muss stimmen.





Kopf

nicht umgekehrt, erfordern Formen ohne rechte Winkel etwas anspruchsvollere Vorarbeiten. So sind etwa bei den trapezförmigen Opplinger Segmenten zunächst einmal Winkelberechnungen gefragt. Schließlich müssen sich die einzelnen Anlagenteile nahtlos ergänzen und sich im vorliegenden Fall auch noch zu einem Ringverkehr schließen lassen.

Konstruiert werden solche Formteile sinnvollerweise als Innenrahmensegmente; das heißt, sie werden einfach um einen Kern, etwa eine Spanplatte, herumgebaut. Die ermittelte Form, reduziert um die Materialdicke der Segmentbretter, wird auf der Spanplatte angezeichnet und diese dann entsprechend ausgesägt. Zur Gewichtsersparnis kann man die Platte entkernen. Es sollte dabei aus Stabilitätsgründen aber eine Stegbreite von 6 Zentimetern nicht unterschritten werden. Die Platzierung von Unterflurantrieben für Weichen, Signale oder Schranken muss dabei freilich beachtet werden.

Bei der Einsatzhöhe des Innenrahmens ist die Form der Segmentstirnbretter zu berücksichtigen. Deren Konturen oder Höhenlinien werden bestimmt von der geplanten Landschaftsformation, im Falle Opplingens die Mittelgebirgsregion der Schwäbischen Alb mit sanften Hügeln und Hochflächen. Die Stirnbretter werden natürlich vor dem Zusammenbau entsprechend zugesägt, gehobelt und gegebenenfalls geschliffen.

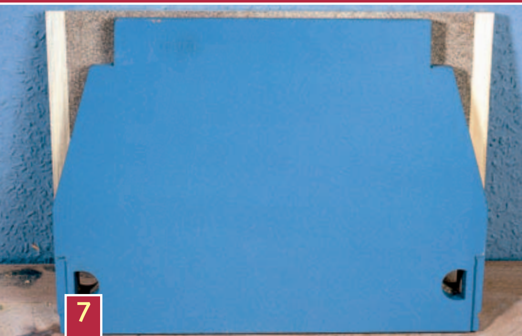
Bevor das Innenrahmensegment montiert wird, sollte man eine Liegeprobe machen. Denn nur, wenn alles exakt passt, erreicht die Konstruktion auch die nach mehrmaligem Auf- und Abbau der Anlage erforderliche Festigkeit. →

Material und Werkzeug

- Tischlerplatte, minimal 16 mm
- Spanplatte, 12 mm, Sperrholz 10 mm
- Weißleim, Kontaktkleber
- Passbuchsen: Alu-Rohr ø 8 mm
- Stifte: Alu-Rohr ø 6 mm
- M6-, selbstschneidende Schrauben
- Einschlagmuttern
- Regalsystem-Beinpaare
- Lack
- Korkplatten
- Schaltlitze
- Bohrschrauber
- Hammer
- Tischsäge
- Hobel
- Schraubzwingen
- Pinsel
- Hand-Gummiroller
- Diamanttrennscheibenaufsatz
- Zeichengeräte



Passend zum Thema wird gerade am Opplinger Freiladegleis Holz umgeschlagen. Allerdings dürften die Festmeter für Trassenbrett und Co. nicht reichen.


7

Fertige Standbein-Verlängerung: M6-Schrauben und Einschlagmuttern sorgen für den Halt.


8

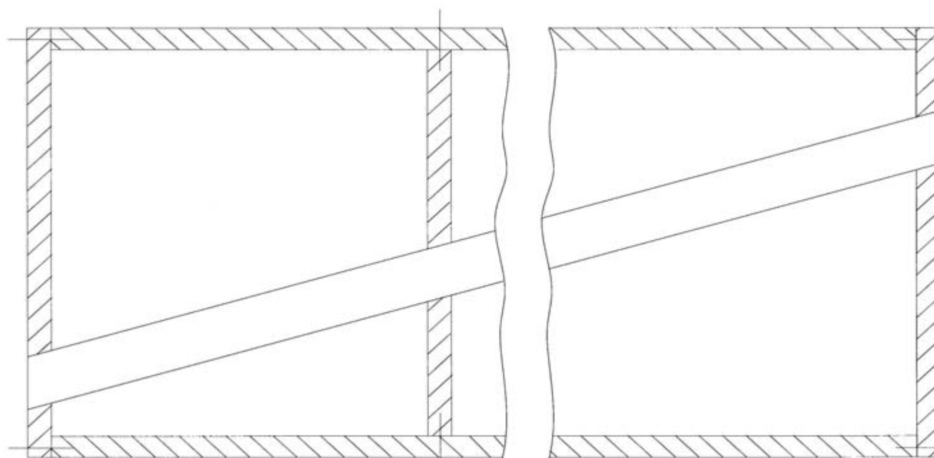
Beinpaar mit Verlängerung: Leicht, stabil und stapelbar ist die flexible Gesamtkonstruktion.


9

Das Schiebestück auf Holzschienen gibt bei Bedarf den Zugang zum Anlageninnenraum frei.


10

Keine moderne Kunst: Hier präsentieren sich alle Rohbauelemente der Segmentanlage.



Aufsicht: Das Trassenbrett ruht auf den Segment-Stirnplatten und einem weiteren Querholzträger.

Die für einen reibungslosen Fahrbetrieb nicht ganz unwichtige Unterkonstruktion, die Aufständerung, erfolgt wie schon beim Schattenbahnhof beschrieben. Die preiswerte Beinarbeit basiert auf Elementen aus Baumarkt-Regalsystemen. Bei der Standbein-Verlängerung sorgen M6-Schrauben und Einschlagmuttern für eine sichere Verbindung und machen die Gesamtkonstruktion standfest, eine Grundvoraussetzung für einen sicheren Fahrbetrieb.

Drücken statt Bücken: Bequem in den Innenraum

Eine ringförmige Anlage wirft die Frage des Zugangs zum Innenraum auf. Wer sich nicht auf Tauchstation begeben will, wählt eine bequemere Variante. Diese ermöglicht ein auf Holzleisten geführtes Schiebesegment (Bild 9). Dieses Brückenteil, im Falle Opplingens an den Segmentkasten mit dem schwenkbaren Schattenbahnhof anschließend, lässt sich leicht bewegen, wenn man die hölzerne Schienenführung mit Kernseife schmiert.

Von größter Bedeutung für den reibungslosen Fahrbetrieb ist die Gleislage. Das Trassenbrett in einem Stück, 10-mm-Sperrholz, ist deshalb unbedingt auf die Segmentstirnplatten, mit diesen abschließend, aufzusetzen. Der Trassenträger ruht so wie eine Brücke auf Widerlagern. Ein mittlerer Querträger, an den Segmentlängsseiten befestigt, verhindert das Durchbiegen. Bei geradem Streckenverlauf macht ein zusätzlich untergesetztes etwa 6 cm breites Holzstück das Trassenbrett zum noch stabileren T-Träger. Im Gleisbogen ist der Untersatz allerdings zu teilen.

Wie die Trassenbretter sollte auch die Korkauflage segmentweise durchgehend verlegt werden. Kontaktkleber und ein Hand-Gummiroller sorgen für verwerfungsfreie Bahnen. Das kommt den Schienen, gegebenenfalls auch mal mit der Diamanttrennscheibe zu teilen, zugute. Bocksprünge am Segmentende sind passé: Das Gleis liegt eben wie ein Brett auf dem Brett!

Ralf Reinmuth/Karlheinz Haucke

Teil 6: Der Fahrdraht kommt.


11

Rollereinsatz: Dämmende Korkbahn und Trassenbrett werden segmentweise verklebt.

Auch eine Möglichkeit: Am Segmentübergang zerteilt die Diamanttrennscheibe die Schienen.


12


13

Einfache Maßnahme: Die hier noch zu trennende Schaltlitze sorgt für die korrekte Kurvenüberhöhung.

Fotos: Reinmuth; Zeichnung: Alexander Schatz

Von Mehano rollt in H0 der Euro-Sprinter im aktuellen Dispolok-Lack an.

Europa-Sprinter

Der Euro-Sprinter ist der Vater der 152, der 189 und des Taurus. Das P in der Typenbezeichnung steht allerdings nicht für Papa sondern für Prototyp. ES 64 charakterisiert ein Modell der Euro-Sprinter-Reihe mit einer Leistung von 6,4 Megawatt. Das Vorbild hält mit einer Geschwindigkeit von 310 km/h noch immer den Rekord für Drehstrom-Loks. Heute wird es von Siemens in ganz Deutschland beispielsweise für Überführungen oder für Testfahrten auf Neubaustrecken eingesetzt.

Dass die Tritte an den Stirnseiten nicht durchbrochen sind, fällt wegen der Bedruckung des Kunststoff-Teils kaum auf. Die Trittstufen an den Drehgestellen hätten aber doch freistehend ausgeführt sein dürfen, und andere Hersteller bauen in hochwertige E-Loks auch eine Kurzkupplungskinematik ein. Durch die sorgfältig eingepasste Verglasung fällt der Blick auf die Führerstandsimitation. Wegen der für die deutsche Variante falschen Stromabnehmer und Drehgestelle sowie einer geringfügigen Überlänge drängt sich dem Tester der Verdacht auf, dass das Modell der Siemens-Lok eine umlackierte Spanierin ist, für die diese Details korrekt sind. Auf der iberischen Halbinsel rollen 15 Exemplare auf Normal- und 60 auf 1668-mm-Breitspur-Gleisen für die spanische RENFE und 30 Loks für die portugiesische CP. Die Bedruckung auf den silberfarbenen Gehäuse-Bereichen geriet tadellos, die Farb-Übergänge im Dachbereich fransen leicht aus.

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; sehr gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft

KONTRA Stromabnehmer; Drehgestell-Blenden; Isolatoren falsch; keine Bremsschläuche; keine Kurzkupplungsmechanik

PREIS UVP: 150 Euro

URTEILE 2 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Bestens steht es um das Fahrverhalten des 440 Gramm schweren Vierachsers. Der mit einer Schwungmasse versehe-

---

Peter Lorenz hat ein maßstäbliches Modell des Behelfspersonenwagens MCi für TT im Angebot.

Merci MCi

Als die Verluste an Reisezugwagen im Zweiten Weltkrieg immer größer wurden, sah sich die Reichsbahn gezwungen, den Bedarf an Sitzwagen durch Modifizierung eines kurz zuvor entwickelten gedeckten Güterwagens zu decken. Ab 1943 wurden solche Fahrzeuge in großer Zahl gebaut und als Gattung MCi in den Wagenpark eingeordnet. Die DR setzte sie bis Anfang der 70er-Jahre ein.

Der Modellbahnhändler und Kleinserienproduzent Peter Lorenz hat einen maßstäblichen MCi-Wagen (Artikelnummer 22 200) für die Nenngröße TT im Angebot. Maßstäblich verdient besondere Erwähnung, weil das von Tillig als MCi angebotene Wagenmodell um einen reichlichen Vorbildmeter zu kurz ist.

Hinsichtlich Farbgebung und Detaillierung erfüllt der Lorenz-MCi alle Erwartungen, die man an ein Großserienmodell stellt. Die Schrift entpuppt sich unter einer Lupe als ein wenig verwaschen. Dafür sind kleine Lampen über den Eingangstüren an den Stirnseiten sowie Schlussscheibenhalter und ein Handbremsrad nachgebildet, ebenso eine Inneneinrichtung. Die detaillierte Gestaltung der Wagenunterseite verdient Beachtung. Ein kleines Manko sind die trüben Fenster.



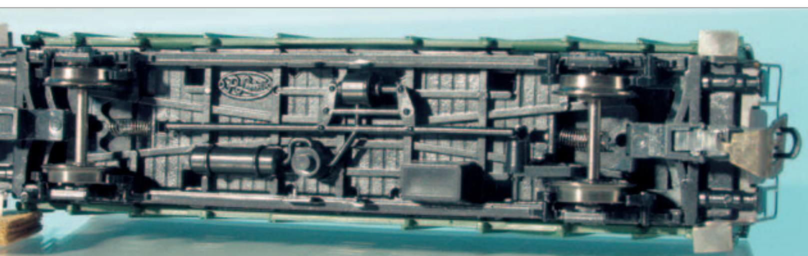
Die Detaillierung des Lorenz-MCi ist ausgezeichnet. Am Wagen mit dem typischen langen Achsstand stören nur die trüben Fenster ein wenig.

Der Wagen rollt dank spitzengelagerter Radsätze ausgezeichnet und passiert trotz des langen Achsstandes den Radius von 267 Millimetern. Auch die alten BTTB-Gleise und -Weichen bewältigt er selbst bei schlechter Gleislage mühelos.

Als Zugloks eignen sich die 52-Varianten und die 92 von Tillig; die 56 und 86 sind derzeit zwecks Überarbeitung nicht im Programm. Ebenso geeignet ist die 94.20 von Beckmann.

Von den trüben Fenstern abgesehen ist der MCi von Lorenz ein gelungenes Wagenmodell. Mit 25 Euro ist der Preis für ein Kleinserienprodukt sehr fair. Information und Bestellung: Peter Lorenz Kleinserie, Stollnhof 1, 08289 Schneeberg/Erzgebirge, Tel. (03772) 28010, www.lorenz-modellbahn.de

Henning Bösherz



Die Gestaltung des Wagenunterbodens ist vorbildlich. Trotz starr eingebauter Achsen rollt der Wagen problemlos durch alle Gleisradien.

Auf einen Blick

PRO Maßstäblichkeit; gute Detaillierung; Gestaltung des Wagenunterbodens; Inneneinrichtung; fairer Preis

KONTRA Trübe Fenster; Beschriftung etwas verwaschen

PREIS 25 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Nach diversen Dieselloks stellt Mehano die erste deutsche Privatbahn-E-Lok vor.

ne Motor treibt das Modell bei moderater Geräuschentwicklung auf Wunsch mit einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 275 km/h über die H0-Gleise. Ein Minimal-Tempo von 6 km/h bei 1,7 Volt macht präzise Rangiermanöver leicht. Die mit zwei Haftreifen bestückte Lok ist in der Lage, die stattliche Anzahl von 18 vierachsigen Schnellzugwagen in der Ebene zu befördern. Die leicht gelb schimmernden LED-Stirnlampen leuchten bereits ab einer Spannung von 1,9 Volt.

Den sehr guten Fahreigenschaften und den stimmigen Proportionen stehen Details gegenüber, die nicht zu dem deutschen Einzelgänger, sondern zu den spanischen Serienloks gehören. Ein Preis von etwa 150 Euro macht den Euro-Sprinter nicht gerade zum Schnäppchen. In der Annahme, dass die spanischen Varianten dieselbe Ausstattung aufweisen werden wie das hier vorgestellte Modell, geht deren Preis in Ordnung. *Jochen Frickel*

Steckbrief

- Artikel-Nr. 1984
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- Digitale Schnittstelle: NEM 652
- Beleuchtung: LED, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot
- Haftreifen: Zwei
- Zurüstteile: Keine
- Preis: 150 Euro
- V_{max} bei 12 V 275 km/h
- V_{max} Vorbild (230 km/h) bei 11,2 V
- Auslauf aus V_{max} 416 mm
- Anfahren (1,7 V) 6 km/h
- Zugkraft Ebene 159 g
- Zugkraft Steigung 3% 122 g
- Zugkraft Steigung 8% 108 g

Die Wechselstrom-Offensive setzt Liliput mit der badischen 75 fort.

Kraftkur

In der Märzausgabe des Jahres 2005 rollte die 75 als H0-Gleichstrom-Modell über die MEB-Testgleise. Fast ein Jahr später dürfen auch die so genannten Wechselstrom die ursprünglich badische Lok einsetzen.

Die mit einem ESU-Lokpilot-Decoder ausgestattete 75 406 ist als DRG-Epoche-II-Lok beschriftet. Die Fahreigenschaften im Digital-Betrieb sind tadellos, die Geräuschentwicklung von Getriebe und Schleifer ist gering. Der Decoder ist auf 28 Fahrstufen einstellbar. Da die Wechselstromlok auf den Rädern der mittleren Achse zwei Haftreifen trägt, verbessert sich die Zugkraft gegenüber der Gleichstrom-Maschine. So befördert die Lok in der Ebene anstandslos eine aus neun vierachsigen Altbau-Schnellzugwagen bestehende Garnitur. Die nicht allzu helle Beleuchtung passt gut zu einer Dampflok. Analog fährt die Lok bei 16 V erheblich zu schnell. So passt sie sich allerdings den meisten Wechselstrom-Loks anderer Hersteller an, weshalb es keinen Abzug bei der Bewertung gibt. Die ruckfrei gefahrene Minimal-Geschwindigkeit von 12 km/h ist aber verbesserungswürdig. Mit Ausnahme der höheren Spurkränze der Räder und des Schleifers natürlich blieb die Detaillierung unverändert, weshalb der Kuppelachsstand nicht ganz stimmt und die Schienenräumer noch immer viel zu eng beieinander stehen. Davon abgesehen geht die Gestaltung der 75 in Ordnung.

Für etwa 220 Euro steht die Lok beim Fachhändler. Der Aufpreis von 30 Euro gegenüber der analogen Gleichstrom-Version fiel überraschend gering aus.
Jochen Frickel

Steckbrief

Fahrleistungen analog (digital lassen sich die Fahreigenschaften anpassen)

- V_{max} bei 16 V 203 km/h
- V_{max} Vorbild (90 km/h) bei 10,4 V
- Auslauf aus V_{max} 346 mm
- Auslauf aus 90 km/ 42 mm
- Anfahren (6,1 V) 12 km/h
- Zugkraft Ebene 51 g
- Zugkraft Steigung 3% 43 g
- Zugkraft Steigung 8% 35 g

- Katalog-Nr. L131012
- Gehäuse: Kunststoff
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Spurkranzhöhen: 1,2 bis 1,3 mm
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- Zurüstteile: Pufferträgerdetails; Kolbenstangenschutzrohre

Auf einen Blick

PRO Ansprechende Detaillierung; digital sehr gute Fahreigenschaften; leiser Lauf; gute Zugkraft; moderater Decoder-Aufpreis

KONTRA Treibachsstand; Schienenräumer; analoges Minimaltempo

PREIS 220 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Dank der hohen Spurkränze ist die Wechselstrom-75 jederzeit sicher unterwegs.

Woodland bietet ein amerikanisches Empfangsgebäude für H0 an.

US-Station

Die Zahl derjenigen Modellbahner, die nach US-Vorbild bauen, nimmt stetig zu. Auch wenn der Personenverkehr seit den frühen 70er-Jahren nur noch eine Nebenrolle spielt, hätte man trotzdem gerne ein kleines Empfangsgebäude auf der Anlage.

Diesem Wunsch entspricht der amerikanische Hersteller Woodland mit dem Fertigmodell eines kleinen Stationsgebäudes, dessen Vorbilder sich seit den späten 1890er-Jahren mit gewissen stilistischen Abwandlungen in den ganzen USA finden. Da ein Bahnhof keineswegs nur aus einem Gebäude besteht, sondern für eine realistische Szenerie auch jede Menge Zubehör nötig ist, stattet der Hersteller den Bahnhof mit Bänken, einer Paketwaage, Lampenimitationen, Gepäck, Mülleimern, einem Briefkasten und sogar mit einem Coca-Cola-Automaten aus. Das Signal hat ein an Nebenbahnen bis in die Neuzeit gebräuchliches Vorbild. Die Attrappe kann einem versierten Bastler als Grundlage zum Bau eines funktionsfähigen Signals dienen. Bei vielen Bahngesellschaften musste übrigens selbst in dreigleisigen Bahnhöfen ein einziges Signal genügen. Die Ausgestaltungs-Teile sind zum Teil mehrfarbig bemalt. Wer die Ausgestaltungsartikel anders platzieren möchte, kann sie mit einem Skalpell und etwas sanfter Gewalt von den Bahnsteig-Planken entfernen. Wegen der fehlenden Überlappung der Schindeln ist die Dacheindeckung verbesserungswürdig.

Die Zeit, die man durch den entfallenden Bau spart, sollte man zur Vorbild-Recherche nutzen. Ein unverbindlicher Preis von 51,50 Euro ist für ein Fertigmodell fair. Der Bahnhof wird über Liliput-Bachmann-Händler in Deutschland vertrieben. *Jochen Frickel*



Mit vielen Details glänzt das Fertigmodell von Woodland.

Auf einen Blick

PRO Fertigmodell; vielfältige Bahnsteig-Ausstattung

KONTRA Dacheindeckung

PREIS UVP: 51,50 Euro

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Den Nadelbaumbestand auf H0- und TT-Anlagen forstet Faller mit einer solitären Premium-Tanne auf.

Oh Tannenbaum!

Auf einen Blick

PRO Silhouette und Gesamteindruck; Farbgebung des Nadelkleids; individuelle Handarbeit; Verarbeitung; Schutzverpackung; Preis

KONTRA Baumspitze; unteres Stamm-Fünftel; Wurzelwerk; Stammfarbe; Steckvorrichtung

PREIS Etwa 8 Euro

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Also, genaugenommen ist Fallers Tanne aus dem Premium-Sortiment eine Weißtanne, die erfreulicherweise nicht nadelt.

Kann sie auch gar nicht, denn sie hat weder die charakteristischen bandförmig eingekerbten noch überhaupt Nadeln. Was allerdings nur unter der Lupe offenkundig wird und, den Baum aus der Distanz betrachtet, auch nicht stört.

Insgesamt nimmt man dem individuellen Handarbeitsbaum durchaus ab, eine Tanne zu sein. Gut getroffen ist das Tannengrün und gut beobachtet die bei jüngeren Vertretern dieser Gattung sich leicht bogenförmig nach oben streckenden Äste. Was allerdings auch für die Spitze gilt, deren kahles Ende, der Schutzverpackungsunterbringung geschuldet, man getrost abschneiden sollte.

Nicht beachtet wurde, dass gerade bei einzeln stehenden Tannen das Astwerk bis zum Boden reicht, ihr Stamm eher ins Silbrig-Graue geht und sie keine Pfahlwurzeln haben, wiewohl letztere das Einstecken zweifellos erleichtern würden. Gleichwohl ist´s ein Baum mit Charakter! *Karlheinz Haucke*



Foto: Frickel

Die Weißtanne misst stattliche 25 Zentimeter und trotzte bislang noch jedem Modellsturm.

Solche Trolleybusgespanne bildeten in vielen Städten der DDR bis in die 70er-Jahre das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs.



Die Erinnerung an DDR-O-Bus-Betriebe hält Adp wach: Mit Motor- und Beiwagen des W602 in H0.

Trolley mit Anhang

Anfangs der 50er-Jahre fehlte der Kraftwagenflotte der jungen DDR oft der notwendige Brennstoff. Da der Berufsverkehr aber dringend durchgeführt werden musste, setzte man vielerorts O-Busse (auch Trolleybusse genannt) ein. Von 1953 an baute das zu LOWA gehörende Werk Werdau, später Ammendorf, einen O-Bus-Typ mit der Bezeichnung W 602. Bis 1958 wurden pro Jahr etwa 30 Stück (geplant waren 50) abgeliefert. Sie hatten 90 Kilowatt Leistung und boten 28 Personen Sitz- sowie weiteren 44 Personen Stehplätze. Unter anderem fuhren sie in Berlin, Dresden, Erfurt, Weimar, Leipzig, Potsdam und in Greiz.

Bei „Adp-Modelle" ist ein in der Ukraine gefertigtes Kleinserienmodell des W 602 mit Beiwagen für H0 erhältlich. Die typische Gestaltung dieser Fahrzeuge mit ihren Details – gebogenes Dachheck, große Radkästen, vordere Schiebetür nach innen versetzt – vermag auf Anhieb zu begeistern. Die schlichte beige Farbgebung, nur aufgelockert durch einen schmalen braunen Mittelstreifen und silbern abgesetzte Zierleisten an der Front, überzeugt ebenfalls. Es stört nicht, dass die Hauptmaße ein wenig zu kurz ausfallen; es scheint eher ein 1:90-Modell zu sein.

Die Verglasung ist schlicht, aber klar und gibt den Blick frei in den Fahrgastinneraum. Dieser ist mit Fußboden, Gestühl und dem Fahrersitz gut angedeutet. Die Stromabnehmerbügel sind funktionsloses Kunststoffimitat und sehr filigran in der Ausführung.

Was leider fehlt, ist eine authentische Beschriftung einschließlich Zielanzeige. Desweiteren lässt sich der Beiwagen mangels Kupplungshakens am O-Bus nicht einhängen. Bei beabsichtigter Gespannfahrt muss sich der Modellbauer selbst helfen.

Was zur Ausführung des W 602 gesagt wurde, gilt grundsätzlich auch für den Beiwagen. Mit solchen speziellen Vorbildern tun sich Lücken für Kleinserienhersteller auf, und trotz der beschriebenen Mängel kann der W 602 empfohlen werden. Er kostet mit Beiwagen rund 75 Euro. Die Modelle sind über den Fachhandel zu beziehen oder über Adp-Modelle, Schaefer & Co. KG, Glasewitzer Chaussee 56 in 18273 Güstrow, www.adp-modelle.de, Tel. (03843) 219206. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO **Gut ausgesuchtes Vorbild; stimmiger Gesamteindruck und gut gestaltete Details; Farbgebung; Inneneinrichtung**

KONTRA **Schlichte Verglasung; keine Beschriftung; kein Kupplungshaken am Bus**

PREIS **Zirka 75 Euro**

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



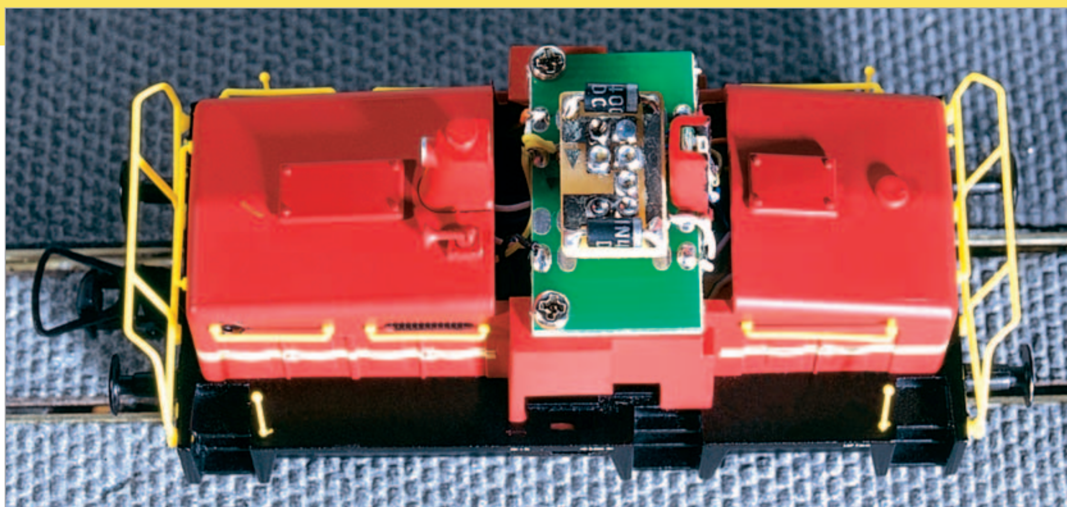
Die vorbildgerechte Materialstärke der Rangierergeländer und die erhabenen Schilder wissen zu gefallen.

Von der Deutschen Post Philatelie rollt eine kleine Diesellok nach einem Vorbild von Orenstein & Koppel auf die H0-Anlagen.

Post-Paketchen

Kleinere Privatbahn-Dieselloks scheinen bei den Großserien-Herstellern nicht eben hoch im Kurs zu stehen. Die, die erhältlich sind, sehen konstruktiv nicht nur so alt aus, wie sie sind, zu allem Überfluss fahren sie auch noch so. Darum ist es erfreulich, dass mit dem Typ MB 10 N von Orenstein & Koppel eine Neuentwicklung anrollt. Die Konstruktion der Maschine hat der für hochwertige Produkte großer Spurweiten bekannte Hersteller Dingler übernommen. Der Vertrieb erfolgt ausschließlich über die Deutsche Post Philatelie.

Dass der Käufer bei dem Lokomotivchen die Griffstangen selbst montieren muss, wird ihm versüßt, weil sie präzise in die Bohrungen passen und weil sie freistehend ausgeführt sind. Nach maximal 20 Minuten steht die MB 10 N aufgerüstet vor



Motor und Getriebe sind wartungsfrei. Die Abnahme des Führerhauses ist nötig, um einen Decoder zu installieren.

dem Modellbahner. Scharfkantige Gravuren und ein präziser Druck der Zierstreifen und anderer beim Vorbild farblich abgesetzter Details verleihen dem Modell ein hochwertiges Aussehen. Da der Antrieb nahezu den ganzen Raum unter dem kompakten Gehäuse beansprucht, liegen Platine und Digital-Schnittstelle im sichtbaren Bereich des Führerstandes. Wer das als störend empfindet, sollte zu Pinsel und Farbe greifen und seines Unterleibes beraubtes Personal einkleben. Lupenrein sind Herstellerschild und Modellbezeichnung an den Stirnseiten auf erhabene Flächen aufgedruckt. Dass Posthorn und Eigentümer-Anschrift etwas blass gerieten, ist an in Betrieb stehenden Lokomotiven nicht unüblich. Dingler hat das Modell für die Epoche IV beschriftet.

Das Kunststoff-Gehäuse sitzt auf einem Metall-Fahrwerk, das dem Maschinchen ein stattliches Gewicht von 170 g verleiht. Die übersichtliche Anzahl nachzubildender Leitungen und Armaturen ist typisch für die Außenrahmen-Loks von O&K. Da sich die Räder hinter dem Rahmen verstecken, fällt es kaum auf, dass die Radscheiben nicht profiliert sind.

Von einer vorwiegend im Rangierdienst eingesetzten Lok verlangt man gute Langsam-Fahreigenschaften. Diesem Wunsch entsprach Dingler aufs Beste. Die H0-Preiserlein müssen schon sehr langsam gehen, damit sie der kriechenden Lok nicht davonlaufen. Eine Höchstgeschwindigkeit von gerade einmal 40 km/h bei 12 Volt darf man getrost als perfekt bezeichnen. Da für diese gelungene Übersetzung nur wenige Zahnräder nötig sind, hält sich der Zweiachser auch akustisch zurück. Die Räder haben dreipunktgelagert aufgehängt einen guten Kontakt zu den Schienen. Für eine so kleine Lok ist eine Zugleistung von elf zwei- und acht vierachsigen Güterwagen in der Ebene ausgezeichnet. Selbst auf der Acht-Prozent-Steilrampe befördert die Lok noch fünf Zweiachser. Die LED-Beleuchtung erhellt die zierlichen Lampen bereits ab einer Spannung von 1,1 Volt. Einen gelblichen Lichtschein nimmt man da gerne in Kauf. Digital-Bahner sollten vor dem Einbau des Decoders dessen Leitungen aus Platzgründen auf etwa drei Zentimeter kürzen.

Das ausschließlich über die Deutsche Post Philatelie lieferbare Modell kostet 119 Euro in der Gleich- und 129 Euro in der Wechselstrom-Ausführung mit Decoder: Ein fairer Preis für ein feines Modell. Jetzt hoffen Privatbahnfans natürlich auf Varianten.

Jochen Frickel



Dinglers Post-Diesel lässt sich epochengerecht mit dem GEP-Wagen (Gepäck-Expressgut-Post) von Märklin einsetzen.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 40 km/h
- V_{max} Vorbild (34 km/h) bei 9,8 V
- Auslauf aus V_{max} 10 mm
- Anfahren (2,2 V) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 25 g
- Zugkraft Steigung 3% 18 g
- Zugkraft Steigung 8% 14 g

- ***Hersteller:*** Dingler
- ***Vertrieb:*** Deutsche Post Philatelie, Tel. 01803/246868, Internet: http://philatelie.deutschepost.de, Post Collection anklicken
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Artikel-Nr.:*** Keine
- ***Andere Ausführungen:*** Motorola-Wechselstrom
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 360 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Radschleifer auf alle Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Beleuchtung:*** LED, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
- ***Haftreifen:*** Keine
- ***Zurüstteile:*** Geländer und Griffstangen
- ***Preis:*** 119 Euro

Mit der neuen V 90 im Maßstab 1:87 erweitert Trix seinen Lokomotivpark um einen wichtigen DB-Typ.

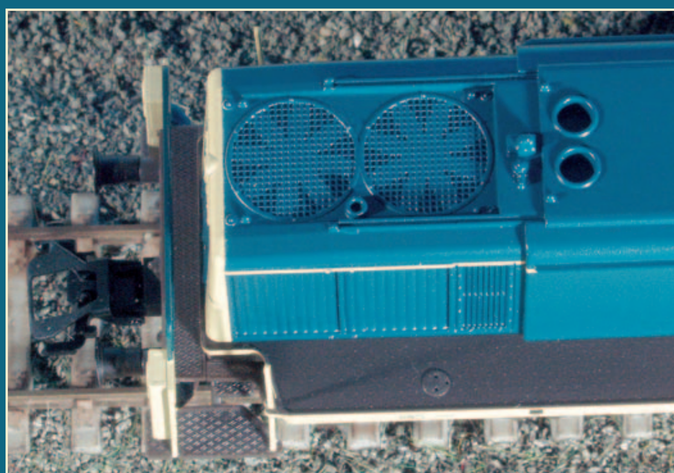
Robuster Rangierer

Manchmal fragt man sich als Modellbahner, warum es so lange dauert, bis manches Vorbild von den Modellbahn-Herstellern berücksichtigt wird. Manchen Exoten haben drei Hersteller im Programm, von anderen sehr verbreiteten Lokomotiven gibt es dafür gerade einmal ein in die Jahre gekommenes Modell. Dies trifft speziell auf die Bundesbahn-Baureihe 290 zu. Es gab und gibt kaum eine Region, in der die Königin des Ablaufberges, die in über 400 Exemplaren gebaut wurde, nicht anzutreffen war. Dennoch dauerte es Jahre, bis sich mit Märklin/Trix ein zweiter Hersteller eines H0-Modells annahm.

Im typischen ozeanblau-beigen Farbkleid der 1980er-Jahre lächelt den H0-Bahner das neue Trix-Modell an. Als 290 083 des Bw Haltingen unweit der deutsch-schweizerischen Grenze rollt der gewichtige Rangierdiesel auf das Gleichstromgleis.



Sehr gut gelöst wurde die Verkabelung der Stirnbeleuchtung an den Rangiererbühnen. Das dünne Flachbandkabel (Pfeil) fällt kaum auf.



Die beiden Lüfter-Rotoren im langen Vorbau sind zwar funktionslos, aber haben eine sehr gute dreidimensionale Wirkung.

Die V 90 wurde Anfang der 1960er-Jahre speziell für den schweren Rangierdienst aus der V 100 entwickelt. Aber nicht nur der Rangierdienst gehört bis heute zum Aufgabenfeld der ab 1968 als 290 geführten Baureihe, auch Übergaben und Nahgüterzüge waren in vielen Landstrichen eine Domäne der knapp 80 Tonnen schweren Lokomotiven.

Aufgaben, die auch das neue H0-Modell auf der heimischen Anlage übernehmen kann. 15 vierachsige Personenwagen waren in der Ebene dank zweier Haftreifen kein Problem, da war auch noch etwas Luft nach oben. Über einen Ablaufberg, den sie dank ausreichend beweglicher Drehgestelle problemlos befährt, zieht die Trix-V 90 immer noch bis zu 40 Achsen (je nach



Detailgetreu und vielseitig: Die neue 290 von Trix ist für alle Epoche-IV-Anlagen eine sinnvolle Bereicherung.



Platz für den Sound: Lautsprechergehäuse (Pfeile).



Deutlich zu erkennen: Mittelmotor, Schwungmasse, Schnittstelle (li. Pfeil).

Steigung). Für das erforderliche Drehmoment sorgt der mittig eingebaute Glockenankermotor und für das erforderliche Reibungsgewicht der 262 Gramm schweren Lok sorgt der überwiegend in Metalldruckguss hergestellte Lokaufbau. Lediglich der Führerstand ist aus Kunststoff. Das ruhige Fahrverhalten und der völlig ausreichende Auslauf beruhen auf einer Messingschwungmasse.

Im durch das Lösen zweier Schrauben dankenswerterweise sehr leicht zugänglichen und ordentlich aufgeräumten Maschinenraum der 290 findet der Modellbahner die 21-polige Trix-Systems-Digital-Schnittstelle vor, und auch an den Einbau eines Sounddecoders haben die Trix-Ingenieure gedacht und bereits Platz für den Lautsprecher reserviert.

Aber was wären all die durchdachte Technik und das ausgezeichnete Fahrverhalten, sähe die Lok nicht ihrem Vorbild ähnlich. Der 290-Interessierte kann sich beruhigt zurücklehnen und den Sparstrumpf auspacken. Auch äußerlich gleicht die 290 dem Bundesbahn-Vorbild. Lackierung und Bedruckung sind hervorragend, die Gehäusegravuren sind fein, die angedeutete Behr-Lüfteranlage mit den typischen zwei Ventilatoren am langen Vorbau weist eine angenehme Plastizität auf und auch die Führerstandseinrichtung wurde nicht vergessen. Bemerkenswert ist die erstklassige Dioden-Beleuchtung, die schon bei sehr geringer Spannung im Analogbetrieb deutlich zu erkennen ist.

Trix ist mit der 290 ein sehr gutes Fahrzeug gelungen, auf das man in dieser Qualität in einem guten Preis-Leistungs-verhältnis (zu) lange warten musste.

Stefan Alkofer

Steckbrief

- **Hersteller:** Trix
- **Nenngröße, Spur:** H0/16,5 mm
- **Artikel-Nr.:** 22201
- **Gehäuse:** Kunststoff und Metall
- **Fahrgestell:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Trix-Standard-kupplung in Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Stromabnahme:** Über Radschleifer von allen Rädern
- **Digitale Schnittstelle:** Trix-Systems-Schnittstelle
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot
- **Haftreifen:** Zwei
- **Zurüstteile:** Aufstiege
- **Preis:** UVP. 149 Euro
- V_{max} bei 12 V 176 km/h
- V_{max} Vorbild (90 km/h) bei 7 V
- Auslauf aus V_{max} 210 mm
- Anfahren (2 V) = 4 km/h
- Zugkraft Ebene 70 g
- Zugkraft Steigung 3% 60 g
- Zugkraft Steigung 6% 50 g

Diverse separat angesetzte Details verleihen dem Tillig-Modell auch im Bereich des Daches ein vorbildgerechtes Aussehen.



Mit dem Desiro stellt Tillig einen weit verbreiteten modernen Triebwagen in TT vor.

WUNSCHMODELL

Das englische Wort „desire" heißt in der Übersetzung Begierde beziehungsweise Wunsch. Die Ableitung Desiro, die Siemens, der Hersteller des Vorbilds, als Produktnamen wählte, dürfte aber auch für den Wunsch vieler TT-Bahner nach dem Modell eines modernen Dieseltriebwagens stehen.

Das glattflächige Fahrzeug wurde sorgfältig im Maßstab 1:120 realisiert. Auf dem Dach finden sich neben den zum Teil durchbrochen ausgeführten Details der Klimatisierungseinrichtung auch die separat eingesetzten Auspuff-Endstücke der beiden Maschinenanlagen. Bei dem im Mittelbereich niederflurigen Fahrzeug ließ sich die Inneneinrichtung nicht tiefer ziehen, da es sonst nicht schwer genug gewesen wäre. Der Antrieb macht sich recht klein. Mit etwas Farbe und einigen Figuren kann man den Innenraum weiter aufwerten. Diese Arbeit lohnt sich auch wegen der serienmäßigen Beleuchtung, die den Innenraum im Wortsinne ins rechte Licht rückt. Derart spaltfrei eingesetzte Scheiben wünschen wir uns künftig auch bei Fahrzeugen anderer Hersteller. Diversen Fensterleibungen fehlt aber etwas graue Farbe. Die labberige Verbindung der beiden Fahrzeug-Teile ist nicht der Weisheit letzter Schluss, weshalb man sich unbedingt an Tilligs Anweisung halten sollte, das Fahrzeug stets mit zwei Händen zu tragen. Am besten fasst man das Modell so an, dass man die





Während die Türen nur aufgedruckt sind, wurden die Fenster als passgenaue Einsätze realisiert.

beiden Teile ein wenig gegeneinanderdrückt. Die Maßnahmen zum Einbau eines Decoders sind in der ausführlichen Anleitung gut beschrieben. Die

Der leise Triebwagen hat eine Innenbeleuchtung

Schnittstelle nach NEM 651 sitzt in der Toilette. Die Druck-Qualität der mehrfarbigen Beschriftung geht in Ordnung. Ebenso gefallen die scharfen Farbtrennkanten.

Die Getriebeauslegung lässt den Triebwagen mit umgerechnet 258 km/h bei 12 Volt reichlich flott über die TT-Anlage fahren. Trotzdem kann man ihn auch mit weniger als 1 km/h über die Gleise schleichen lassen. Trotz des reichlich vorhandenen Resonanzraumes hält sich der Antrieb akustisch im Hintergrund. Die Kraft des Antriebes reicht aus, damit der 642, ohne zu schleudern, eine Acht-Prozent-Steigung befährt. Mit einem Decoder ausgerüstet, schaltet sich die Innen- mit der Stirnbeleuchtung ein. Wer partout die Innenbeleuchtung einer Sonderfunktionstaste zuordnen will, kann das über ein Lötpad tun, das von Tillig bereits installiert ist.

Ein Preis von etwa 225 Euro scheint zunächst etwas hoch, doch angesichts der stimmigen Formgebung, der serienmäßigen Innenbeleuchtung und des tadellosen Fahrverhaltens geht der Preis noch in Ordnung. Außerdem muss man ja nicht wie bei einer Lokomotive zusätzliche Waggons erwerben.

Jochen Frickel

Steckbrief

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße, Spur:** TT/12 mm
- **Artikel-Nr.:** 02890
- **Andere Ausführungen:** Keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrgestell:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Deichsel zum Kuppeln mehrerer Einheiten
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Stromabnahme:** Über Spurkranzschleifer bzw. Achsspitzen auf 10 Räder
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Beleuchtung:** LED, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot, Innenbeleuchtung
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 2 Achsen
- **Haftreifen:** 1
- **Zurüstteile:** Kuppelstange zum Verbinden mit weiteren Tw
- **Preis:** Etwa 225 Euro
- V_{max} bei 12 V 258 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 7,1 V
- Auslauf aus V_{max} 163 mm
- Anfahren (1,7 V) ‹1 km/h
- Zugkraft: Ausreichend, um eine 8%-Steigung ohne Schleudern zu befahren

Der Desiro prägt das Bild auf vielen Nebenbahnen, ist aber auch auf Hauptstrecken zu sehen.



Termine + Treffpunkte

VORBILD

Bis Sa 21.01.

Mit dem VT 08 in den Bayerischen Wald, Sonderreise ab dem Ruhrgebiet über Frankfurt nach Lam, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.

Do 19.01. bis Di 24.01.

Die schönsten Eisenbahnmuseen Europas. (1)

Fr 27.01.

Museumsnacht in CH-Basel, mit Oldtimer-Tram von Museum zu Museum, 18 - 2 Uhr, Tramclub Basel, PF 4465, CH-4002 Basel, www.tramclub-basel.ch.

Sa 28.01.

Entlang des Oberrheins, Triebwagenexkursion von Mannheim nach Offenburg mit Abstechern über Güterstrecken. (4)

Upland-Express, mit VT 98 „Revier-Sprinter" ab Dorsten – Gelsenkirchen nach Willingen (Sauerland), Tel./Fax (02364) 2103, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de.

Sa 28.01. und So 29.01.

www.parkeisenbahn.de, Winterfahrbetrieb mit Dieselzügen in der Berliner Wuhlheide, Tel. (030) 5389260.

Sa 04.02. bis So 19.02.

www.pressnitztalbahn.de, Winterdampf jew. Sa/So, Tel. (037343) 80800.

So 05.02.

www.parkeisenbahn.de, Pendelfahrten mit der Handhebeldraisine in der Berliner Wuhlheide, 11 - 16 Uhr, Tel. (030) 5389260. Auch So 19.02.

Sa 11.02.

Mit 35 1019 und 50 3684 von Cottbus über Elsterwerda – Riesa – Chemnitz nach Cranzahl, weiter mit BVO-Sonderzug nach Oberwiesenthal, Tel. (035601) 56254, www.lausitzerdampflokclub.de.

Kristallexpress, Nordhausen – Brocken u.zur. mit 99 5906, Museumszug und Salonwagen, IG HSB, Tel. Baake (03943) 22361.

Sa 18.02. und So 19.02.

Feuer, Dampf und Eis, Sa Wernigerode – Brocken – Hasselfelde und Nordhausen – Brocken – Nordhausen mit Traditionszug, So PmG Nordhausen - Brocken u.zur., IG HSB, Tel. (03943) 22361.

Fr 17.02. bis So 05.03.

Eisenbahn-Abenteuer Neuseeland. (1)

Fr 24.02. bis Di 28.02.

Nahverkehrswochenende in Istanbul. (4)

Sa 25.02. bis Mi 01.03.

Winterdampf in der Westschweiz. (1)

Sa 04.03.

Bergbau, Burg und roter Brummer, Mit dem Schienenbus ins Ruhrtal, Tel. (0203) 4291919, E-Mail info@tour-de-ruhr.de.

Sa 11.03.

Sonderfahrt ins Lausitzer Revier, mit 35 1019 von Cottbus nach Schwarze Pumpe, Tel. (035601) 56254, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 18.03. und So 19.03.

Schienenarchäologie in der Eifel und im Hohen Venn. (4)

Sa 25.03.

Gütergleise an Rhein und Ruhr, Schienenbusexkursion zu unbekannten Anschlussbahnen und Güterstrecken im Großraum Duisburg. (4)

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18 Uhr, Di bis 21 Uhr, Sa/So 8.45 - 20 Uhr.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc,A-2571 Altenmarkt/Triesting, jew. Sa/So 13 - 18 Uhr, Hauptstr. 34.

www.modellbahnland-padderow.de in 17391 Neetzow, Di - So 10 - 17 Uhr, Tel. (039721) 56598.

Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, www.mehev.de, Tel. (040) 314435.

Loxx Miniatur-Welten in Berlin, Meinekestr. 24, tägl. 10 - 18 Uhr, www.loxx-berlin.de, Tel. (030) 44723040.

www.modellbahnschau-oberschwaben.de in Oggelshausen, tägl. außer Mo 10 - 18 Uhr, Tel. (07582) 933199.

Lok-Land in Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr, auch Sa 04.02., Tel. (09252) 92295.

Bis So 26.02.

Winter-Ausstellung in 06618 Naumburg (Saale), Bahnhofstr. 25 (Modellbahncenter Fam. Schulze und Söhne), Mo - Fr 13 - 19, Sa/So 9 - 18 Uhr, Tel. (0170) 2732952.

Bis So 26.03.

150 Jahre auf dem Rhein, Geschichte und Schiffe der „KD", mit Diorama Mittelrhein, Museum der Deutschen Binnenschiffahrt Dusiburg-Ruhrort, Di - So 10 - 17 Uhr, Tel. (0203) 808890, www.binnenschiffahrtsmuseum.de.

Noch bis So 22.01.

Ausstellung im Volkshaus in 09419 Thum, jew. Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (037297) 7594.

Mi 18.01.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Anm. Tel. (07524) 941342. Auch Mi 01., 15.02.

Fr 20.01. bis So 22.01.

Ausstellung in Röhrsdorf/Borthen, jew. 10 - 18 Uhr, Info über MEC Kreischa, Tel. (035206) 21588, jew. 10 - 18 Uhr.

Sa 21.01.

Tauschbörse in Eisenach, Bürgerhaus, E.-Thälmann-Str., 10 - 16 Uhr. (3)

Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt in 71032 Böblingen, Kongresshalle, Ida-Ehre-Platz, 11 - 16 Uhr.

So 22.01.

Spielzeugmarkt in 42929 Wermelskirchen, Bürgerzentrum, 11 - 17 Uhr. (2)

Spielzeugmarkt in Osnabrück, Halle Gartlage, Schachthofstr., 11 - 17 Uhr. Auch So 12.03., 11 - 17 Uhr. (2)

Sa 28.01. und So 29.01.

Modellwelt & Hobby in Bad Salzuflen, Messezentrum, Benzstraße. (2)

Vorführung der Schweizer Modellanlage des MEC in Gütersloh, Eichendorff-Schule, Sieweckestr., 10 - 17 Uhr, Tel. (05241) 77283.

Sa 28.01. bis So 05.03.

Mit Uhrwerk, Dampf und Strom, Blechspielzeug-Eisenbahn von 1900 bis 1930, Ausstellung im 21514 Büchen, Kulturzentrum Priesterkate, Gudower Str. 1, jew. Di, Do - So 14 - 17 Uhr, Tel. (04155) 800915, www.buechen.de.

So 29.01.

Tauschbörse in Gießen, Kongresshalle, Berliner Platz, 10 - 16 Uhr. Auch So 26.03. (3)

Fr 03.02. bis So 05.02.

Ausstellung in Magdeburg, I.-Kant-Gymnasium, Cracauer Str. (Straßenbahnlinie 4 bis Hst. Am Cracauer Tor), Fr 15 - 18, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Sa 04.02.

Modellauto- und Slotcarbörse in Mannheim, Rheingoldhalle, 11 - 16 Uhr, Tel./Fax (0621) 851010, www.renn-ecke-mannheim.de.

Börse in Erfurt, Thüringenhalle, 9 - 15 Uhr, TEV, Tel. (0162) 6605660 oder (0177) 3385415.

Sa 04.02. und So 05.02.

Castrop-Rauxeler Modellbahntage, Europahalle, 11 - 17 Uhr. (2)

Sa 04.02. bis So 12.02.

Modellbahnausstellung des MEH in

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR 3-Eisenbahn-Romantik:
  So 22.01. 2006, 16 Uhr: Die Schwarzwaldbahn en miniature.
  Di 31.01. 2006, 13.30 Uhr: Dampf durch die Ardennen.
  So 05.02. 2006, 16 Uhr: Peking-Express – Durch China an den Baikalsee.
  So 12.02. 2006, 16 Uhr: Dampf und Gewitterwolken am Eisenbahnhimmel.
  So 19.02. 2006, 16 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg, Teil 1.
  So 26.02. 2006, 16 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg, Teil 2.
- Wiederholungen von SWR 3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, SWR Di 13.30 Uhr, NDR Do 13 Uhr.
- **Sa 28.01., 16.30 Uhr, NDR:** Durch Masuren und Ostpreußen. Im Hanse-Express auf Schienenkreuzfahrt.

Foto: Breidenbach



Am 22. Januar und am 12. März lockt ein Spielzeugmarkt in Osnabrück.

06108 Halle/Saale, Salinemuseum, Mansfelder Str., tägl. 10 - 18 Uhr,Tel. (0345) 2025034.

So 05.02.

Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund, am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr. Auch So 05.03.

Börse in Hamburg-Barmbek, Thielo 26 (U-Bahn-Hst. Habichtstr./U1), ab 11 Uhr, Tel. (040) 6929506.

Sa 11.02. und So 12.02.

Modell & Freizeit Hamm, Zentralhallen, 10 - 18 Uhr. (2)

Sa 11.02. bis Mi 15.02.

5. Grünauer Modellbahnwinter in 04209 Leipzig, Freizeitclubhaus „Völkerfreundschaft“, Stuttgarter Allee 9, jew. 10 - 18 Uhr, www.mec-leipzig-west.de.

Sa 11.02. bis So 19.02.

Ausstellung in 09350 Lichtenstein, Am Bahnhof 1, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, www.modellbahnclub-lichtenstein.de.

Ausstellung in 01744 Dippoldiswalde, Clubräume des MEV nahe des Rölligteiches, jew. Sa/So.

Sa 11.02. bis So 26.02.

Ausstellung in Chemnitz, Solaris-Gewerbepark, Neefestr. 82, jew. Sa/So 10 - 17 Uhr, www.modellbahn-chemnitz.de.

So 12.02.

Börse in 37308 Heilbad Heiligenstadt, Eichsfelder Kulturhaus, Ägidienstr., 10 - 16 Uhr, Tel. (03606) 613497, www.hev-ev.de.

Spielzeugmarkt in 45721 Haltern, Seestadthalle, Am Lippspieker, 11 - 17 Uhr. (2)

Fr 17.02. bis So 19.02.

Erlebnis Modellbahn, Messe Dresden, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0177) 3190422, www.mec-pirna.de.

Fr 17.02. bis So 26.02.

Ausstellung des MEC Oranienburg im Bahnhof Berlin-Lichtenberg, jew. Fr 15 - 19, Sa 10 - 19, So 10 - 17 Uhr.

Sa 18.02.

www.freiburger-spielzeugboerse.de, 11 - 16 Uhr, Messehalle 3, Tel. (0761) 2922242.

Modellbahn- und Automodellbörse in Berlin, FEZ in der Wuhlheide, 13 - 18 Uhr, Tel. Tinius (030) 53071533.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. IGE Bahntouristik, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, www.bahntouristik.de, Tel. (0800) 7171800 (kostenfrei).
2. Breidenbach Veranstaltungs GmbH, 48607 Ochtrup, Tel. (02553) 98773, www.breidenbach-veranstaltungen.de.
3. Sylvia Berndt, 37264 Waldkappel, Nordstr. 2a, Tel./Fax (05656) 923666, E-Mail jensberndt@t-online.de.
4. DGEG Bahnreisen GmbH, Postfach 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 56012, E-Mail reisen@dgeg.de, www.dgeg.de.

Börse in Dresden, Kulturpalast, 10 - 15 Uhr, Tel./Fax (08805) 8138.

Sa 18.02. und So 19.02.

Modellbau Gießen, Hessenhallen, August-Balzer-Weg, jew. 10 - 18 Uhr. (2)

8. Modellbahntage in 04741 Roßwein, Grundschule am Weinberg, Straße der Einheit 12, jew. 10 - 18 Uhr.

So 19.02.

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Börse in Kassel, Uni Mensa, Nähe Holländischer Platz, 10 - 16 Uhr. (3)

Börse in 93128 Regenstauf bei Regensburg, Max-Center, Regensburger Str. 31, 10 - 15 Uhr, Tel. (0941) 46105405.

Börse der IG Hirzbergbahn in Tambach-Dietharz, Lohmühlenmuseum, 10 - 16 Uhr, Tel. (03606) 613716.

Börse in 21514 Büchen, Amtsplatz 1, Dr. H. Bohmann, Tel. (04155) 80090, www.blecheisenbahn.de.vu.

Börse in Syrau bei Plauen/Vogtland, Höhlenheim, 10 - 15 Uhr, Tel./Fax (08805) 8138.

Di 21.02. bis So 26.02.

Modelleisenbahn-Neuheiten-Schau in Berlin, Bahnhof Friedrichstraße, Deutscher Verband der Spielwarenindustrie, Tel. (0711) 976580.

Sa 25.02. und So 26.02.

Modellbahntage in 26123 Oldenburg, Weser-Ems-Halle, Europaplatz, jew. 11 - 17 Uhr. (2)

Sa 25.02. bis So 05.03.

Ausstellung in 09120 Chemnitz, Europark, Schulstr. 38, jew. Sa/So 10 - 17 Uhr, Tel. (0371) 512709.

Sa 04.03. und So 05.03.

Ausstellung der MAK in 41564 Kaarst, Albert-Einstein-Forum am Schulzentrum, Sa 11 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.mak-kaarst.de.

Modellbau Schleswig-Holstein in 24537 Neumünster, Holstenhallen, J.-v.-Liebig-Str., 10 - 18 Uhr. (2)

Sa 11.03.

Börse in Erfurt, Thüringenhalle, W.-Seelenbinder-Str.2, 10 - 16 Uhr. (3)

Sa 18.03. und So 19.03.

Ausstellung des MBC in 07580 Seelingstädt,Haus der Modellbahn, Lindenstr., Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr, Tel. (036608) 92693, www.mbc-seelingstaedt-ev.de.

So 19.03.

Börse in 45658 Recklinghausen, Herner Str. 184, 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in Bad Hersfeld, Jahnhalle, August-Gottlieb-Str., 10 - 16 Uhr. (3)

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.


Wegen der teilweise freistehenden Armaturen und der vorbildgerecht ausgeführten Tender sollte man die Lok gelegentlich trennen und die Details genießen.

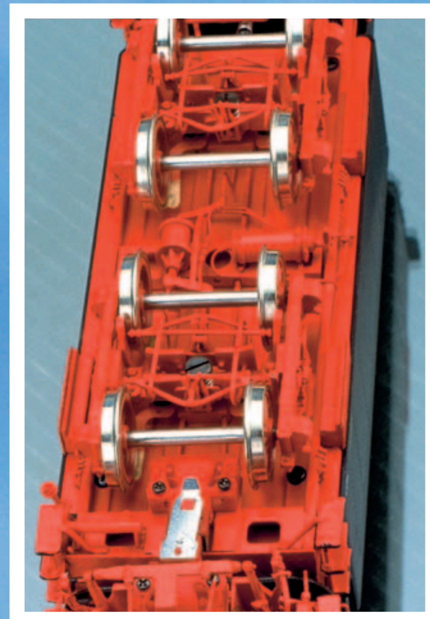
Zwischen Ankündigung und Auslieferung der S 10.1-H0-Modelle von Lemaco gingen knapp zehn Jahre ins Land.

LEMACOS *Spätlese*

Dass die S 10.1 so viele Verehrer hat, dürfte auch an den vielen Geschichten liegen, die Karl-Ernst Maedel niedergeschrieben hat (siehe auch Vorbild-Beitrag ab Seite 40). Auch der Autor dieses Beitrages zählt sich zu den Fans der Preußin. Ungezählte Male lieh er Karl-Ernst Maedels Buch „Die S 10.1: Geschichte der letzten preußischen Schnellzug-Dampflokomotiven" in der Stadt-Bibliothek aus und verschlang immer wieder aufs Neue die Geschichten.

Lemaco kündigte die Entwicklung bereits vor gut zehn Jahren an. Die aufwendige Recherche und diverse andere Projekte ließen den Hersteller die S 10.1 immer wieder zurückstellen. Dass die Produktion jetzt nahezu ausverkauft ist, lässt darauf schließen, dass viele Fans bereits bei der Ankündigung mit dem Sparen begonnen hatten. Beim Anblick der wunderschönen Lemaco-H0-Nachbildungen gerät man ins Schwärmen. Die großzügige Verwendung von Messing macht das Modell zu einem optischen und haptischen Genuss. Trotz der Feingliedrigkeit braucht man keine Angst zu haben, dass man nach einem unglücklichen Griff Teile in der Hand hielte. So spricht eigentlich nichts dagegen, die feinen Modelle auch einmal auf der heimischen Anlage zu präsentieren. Je vorbildgetreuer die Detaillierung und je feiner die Radsätze, um so größere Ansprüche stellt die Lok an die Gleisverlegung – sollte man denken. Obwohl Lemaco einen Minimal-Radius von 540 mm angibt, bewältigte die Maschine problemlos den 480-mm-Kreis, in dem sogar zwei 412-mm-Bogenstücke montiert sind. Das Wort Gleiten beschreibt am besten die Art und Weise der Fortbewegung. Die einzigen Geräusche, die zu vernehmen sind, produzieren die Räder. →





Bei einem Kleinserienmodell gehören das funktionsfähige Innentriebwerk und separat eingesetzte Bremsanlagen zur Pflichtausstattung.

Baulose

Ausführung	Epoche	Stückzahl
KPEV S10.1 1111	Ep I	95
DRG 171059	Ep II	70
DR 171031	EpIII	15
DR 171074	Ep III	35 (ausverkauft)
SNCF 230G102	Ep III	50 (ausverkauft)
ÖBB 617.1099	Ep III	35 (ausverkauft)

Für SVT-Ersatzzüge wären drei 2.-Klasse-Wagen von Brawas eisernen Preußen korrekt.

Die andere S 10.1


Foto: Frickel

Vorwiegend die Radsätze bestimmen die Wirkung.

Ein Vergleich der Lemaco-Lok mit Rocos Playtime-17 (Bild rechts) verbietet sich. Es wäre die Gegenüberstellung zwischen einem perfekten Modell und einem Spielzeug, bei dem aber immerhin Grundmaße und Proportionen stimmen. Der Playtime-Schriftzug auf dem Karton des 80 Euro kostenden Modells macht schon deutlich, für welche Zielgruppe es gedacht ist: Für Spielbahner, denen ein günstiger Preis und eine robuste Ausführung wichtiger sind als die Ausführung des kleinsten Details. Die aus einer früheren Roco-Produktion stammende 17 (Bild links) ist, dem Namen des Besitzers entsprechend, befrickelt. Die Maschine befindet sich in Umarbeitung in den Ursprungszustand ohne geschlossene Schürze und ohne Verblechung unterhalb der Rauchkammer. Weinert-Rp-25-Radsätze hat die Maschine bereits erhalten. Die dilettantischen Betriebsspuren wurden glücklicherweise mit Wasserfarbe ausgeführt und sind somit problemlos zu entfernen. Übrigens kostet die aktuelle Playtime-Lok etwa 30 Prozent weniger als das vor zehn Jahren gekaufte Basismodell, das jetzt für den Umbau herhalten muss.

Der Escap-Motor und ein präzise gefertigtes Getriebe sorgen für den leisen Lauf. Zur Geschmeidigkeit der Fahrt tragen die gefederten Radsätze in nicht unerheblichem Maße bei. Selbst gröbere Schnitzer beim Gleisbau nimmt die Preußin gelassen hin. Lediglich bei seitlichem Versatz an Segment-Übergängen, an denen aber auch Fahrzeuge mit NEM-Radsätzen merklich springen, kann es zu Entgleisungen kommen. Trotzdem ist es beachtlich, wie leidensfähig die gerade einmal 2,2 mm breiten Rp-25-Radsätze sind. Gewisse Einschränkungen gegenüber Großserienmodellen muss man bei der Zugkraft hinnehmen. Als adäquate Waggons hinter dem Luxus-Dampfer dürfen Brawas herrliche preußische Schnellzugwagen gelten. Neun schnelle Preußen befördert die 17 in der Ebene. Auf der Drei-Prozent-Rampe dürfen es noch deren vier sein. Dabei ist es schon ein Genuss, eine solche Garnitur bewegen zu dürfen, stehen doch Brawas Preußenwagen der Lok bezüglich Detaillierung nicht nach. Die vorbildliche Getriebeauslegung der 17 lässt es zu, Verspätungen hereinzuholen oder als Ersatz für einen SVT zu verkehren, wie es beim Vorbild gelegentlich vorkam.

Doch die eigentliche Freude an dem Modell offenbart sich, wenn es mit kaum wahrnehmbarer Geschwindigkeit rollt, und man von schräg oben den langsamen Bewegungen des nachgebildeten Innen-

triebwerks zuschaut. Oder, wenn man an der Maschine, die man schon mehrmals im Wortsinne unter die Lupe genommen hat, doch noch ein Detail findet, das dem Auge bislang verborgen blieb. Oder man lugt hinter die mit leichtem Widerstand zu öffnende Rauchkammertür und freut sich, wie sich die Tür mit Federkraft beim Schließen wieder anschmiegt. So entdeckt man sein Modell immer wieder aufs Neue. Wer sein Modell statt mit den Originalen mit profanen Modellkupplungen ausstatten will, greift zum beiliegenden Normschacht.

Die wunderschöne 17 ist bei aller Feinheit ein absolut betriebstaugliches H0-Modell mit ausgezeichneten Fahreigenschaften. Für die meisten S 10.1-Fans, wie auch für den Autor dieses Beitrages, bleibt das Lemaco-Modell wegen des zwar angemessenen, aber dennoch sehr hohen Preises von 1695 Euro ein unerfüllbarer Traum. Angemessener Preis? Klar, denn das Modell hat schon heute ein in der Großserie bislang nicht erreichtes hohes Niveau und wird dadurch auch in zehn Jahren noch ein perfektes Modell sein. *Jochen Frickel*



Die 2,2 mm schmalen Räder schmeicheln dem Auge, ohne die hervorragenden Fahreigenschaften zu beeinträchtigen.



Der Kohlenstaub-Behälter ist der größte äußerliche Unterschied der beiden Feuerungsarten.

Fotos (8): J. Chocholaty



Für die letzten Einsatzjahre waren Personenzüge typisch. Die H0-Donnerbüchsen stammen aus dem Fleischmann-Sortiment.

Teil 1

WASSER-STAND

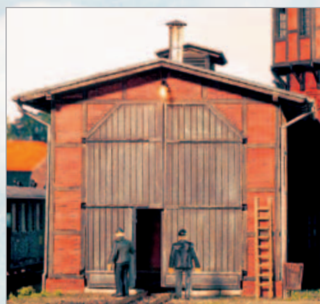
Mit dem einständigen Lokschuppen „Havelberg" ergänzt Auhagen seine H0-Backstein-Bahngebäude.

Kleine Heizhäuser sind eigentlich auf jeder Modellbahnanlage unterzubringen. Mit ihnen kann man auch bei wenig Platz die Atmosphäre der guten alten Dampflokzeit zaubern. Dazu bedarf es nur eines Lokschuppens, eines Wasserturmes und einer kleinen Bekohlungsanlage.

Der Hersteller Auhagen aus dem Erzgebirge hat mit der Wahl des einständigen Lokschuppens „Havelberg" (Artikel 11400), der seit kurzem im Handel ist, gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Der Wasserturm, der dem Bausatz beiliegt, kann wahlweise als direkter Anbau wie beim Vorbild angesetzt werden. Er kann aber auch einzeln stehen; entsprechende Fassadenfüllstücke liegen bei, und die Dachanpassungsarbeiten sind dank eingelassener Kennzeichnungen schnell erledigt.

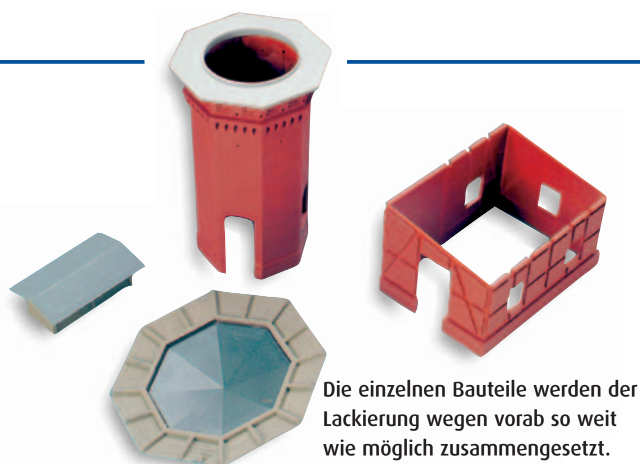
Wie bei jedem Bausatz aus Plastik trägt auch bei diesem Gebäudeensemble das Lackieren der Bauteile wesentlich zum realistischen Gesamteindruck bei. Dabei kommen natürlich nur matte Farben zum Tragen: Für die Fassadenteile Kunstharzlacke und für die Hervorhebung der hellen Mauerfugen eine wasserlösliche, hellgraue Abtönfarbe. Während die Kunstharzlacke nach entsprechender Trocknungszeit nur noch mit Verdünnung abreibbar sind, kann das überschüssige Hellgrau auf den Mauerflächen mit Wasser oder Glasreiniger wieder abgewischt werden. Die Fugen sind tief und scharfkantig, so dass die Farbe in den Fugen sauber haften bleibt.

Überhaupt ist die Gravur der Bausatzteile sehr fein ausgeführt, was ganz entscheidend zum sehr guten Gesamtbild des zierlichen Gebäudekomplexes beiträgt. Mit Buntstiften erhält das Mauerwerk unterschiedliche Klinkerfarben. Das Schuppentor wird mit unterschiedlichen Grautönen leicht verwittert. Eine Spitze für das Turmdach sucht man sich aus der Bastelkiste heraus.



Der kleine preußische Wasserturm schmiegt sich eng an den Lokschuppen an und verleiht der Lokstation ein romantisches Flair.

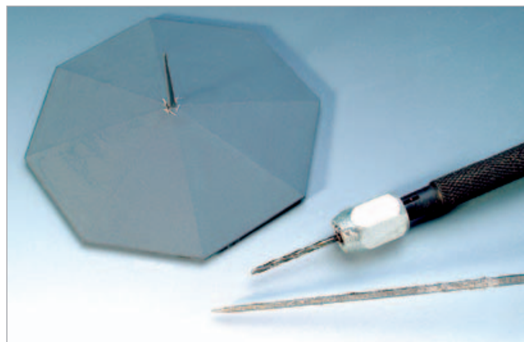
Fotos (6): Markus Tiedtke



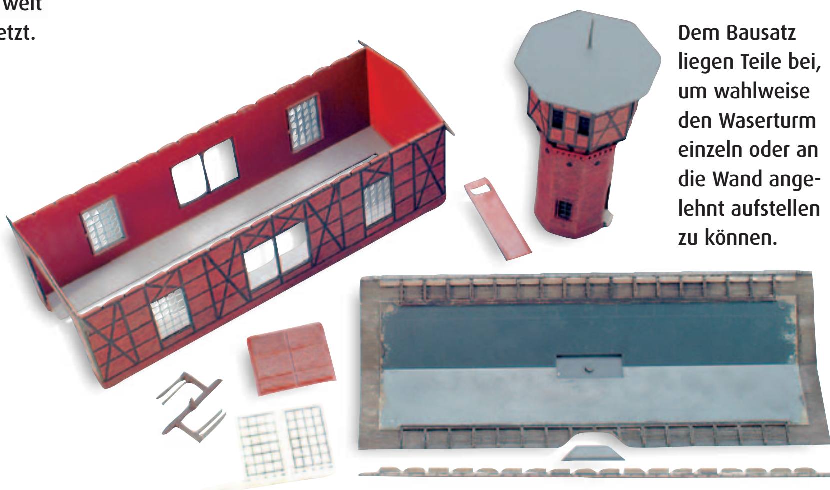
Die einzelnen Bauteile werden der Lackierung wegen vorab so weit wie möglich zusammengesetzt.



Verdünntes Mattschwarz verschmutzt die Fassade, mit rotem und schwarzem Malstift werden einzelne Mauersteine hervorgehoben.



Das Wasserturmdach erhält eine Spitze, herausgekramt aus der Bastelkiste, und dient auch als Blitzableiter.



Dem Bausatz liegen Teile bei, um wahlweise den Waserturm einzeln oder an die Wand angelehnt aufstellen zu können.



Sinnvoll ist es, Gebäudebereiche vor dem Lackieren schon weitgehend zu Baugruppen zusammenzusetzen, die später komplett lackiert werden. So hat man die Möglichkeiten, Grate zu entfernen oder kleine Spalten mit Nitrospachtel aufzufüllen. Das Fachwerk, Fenster, Türen und andere Kleinteile werden dagegen am Spritzling lackiert und gealtert und erst dann an den Gebäuden angeklebt.

Da der Lokschuppen wegen des großen Tors und der transparenten großen Fensterscheiben einen Einblick gewährt, steht es einem versierten Bastler frei, die Innenseiten der Schuppenwände mit Polystyrolplatten zu verkleiden und eine Innenausstattung zu spendieren.

Der Lokschuppen kann für normalspurige Lokomotiven genutzt werden, wozu eine Gleisgrube (Artikel 41612) sinnvolle Ergänzung ist. Für diesen Beitrag wurde der Lokschuppen entsprechend dem späteren Vorbild (siehe Kasten) als Schmalspur-Lokschuppen dargestellt.

Mit der Wahl der Vorbilder, der maßstäblichen Umsetzung, der feinen Ausführung und hohen Passgenauigkeit geht Auhagen seit einigen Jahren nicht nur den eingeschlagenen Weg mit norddeutschen Gebäuden konsequent weiter: Der Hersteller setzt inzwischen die Maßstäbe bei Gebäudebausätzen, ganz zur Freude der Modellbauer. *Markus Tiedtke/hb*

Wird fortgesetzt!

Von der Normalspur zur Schmalspur

Die Stichstrecke Glöwen – Havelberg wurde am 15. Februar 1890 eröffnet und von der KPEV betrieben. Nur wenige Züge waren am Tag unterwegs, gezogen von einer T3. Dennoch erhielt Havelberg eine recht umfangreiche Bahnhofsanlage mit Hafenanschluss. Neben dem Bahnhofsgebäude entstand auch das kleine Heizhaus in der typischen Ziegelbauweise, wie es in Brandenburg üblich war. Markant zeichnete sich der kleine Wasserturm nach preußischer Norm ab. Er stand direkt an den Schuppen angelehnt. Auch in der Reichsbahnzeit verrichteten die T3-Maschinen ihre Dienste und erhielten Brennstoffe und Wasser in der kleinen Lokstation. Nach 1920 gesellte sich noch eine T9 (BR 91) dazu. Den Zweiten Weltkrieg ohne nennenswerte Schäden überstanden, kam wegen Demontage der SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) am 1. August 1947 das rasche Aus. Keiner akzeptierte diese Tatsache, und so kam es 1948 zum Wiederaufbau der Strecke, doch nun als Schmalspurbahn mit 750 Millimetern Spurweite. Viele Gleisanlagenteile stammten von anderen stillgelegten Strecken. Der Lokschuppen blieb erhalten, das Schmalspurgleis wurde zwischen die Normalspurgleise einfach hineingelegt. Einzig das Tor wurde auf der linken Seite um ein Fachwerk schmaler. Zwei Lokomotiven fanden im langen Schuppen Platz. 1971 wurde der Zugbetrieb endgültig eingestellt. Der Schuppen steht heute noch als Ruine.

Weldener Blickwinkel

Nach Fernweh sieht es hier nicht aus, schon eher nach Plackerei. Im Moment aber herrscht Ruhe am Kai.

Je tiefer eine Anlage gebaut werden kann, desto näher rückt der Eindruck von Realität. Der Holzwinkler Modell-Bahn-Club in Welden zeigt das mit seiner H0-/H0e-Anlage.



Flussschiffer arbeiten nicht nur, sie wohnen auch oft auf ihrem Prahm.

Früher war die Zukunft auch besser – so oder so ähnlich äußerte sich mal der Altmeister des trockenen Humors Karl Valentin. Was irgendwo stimmen muss, denn nicht umsonst sind viele Modellbahnanlagen in früheren Epochen angesiedelt, und ganz beliebt hierbei ist die Epoche III, die in Deutschland, Ost wie West, in etwa den Zeitraum vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zur Einführung des Computernummernsystems (DB 1968, DR 1970) umfasst. Die Beliebtheit ist erklärbar, denn einerseits war der Bahnbetrieb geprägt vom Traktionswandel, es begann die Jagd nach den Dampfloks; und andererseits haben noch viele Eisenbahnfreunde diese Zeit selbst er-

lebt. Allerdings, so viel Offenheit sei erlaubt, ertappt sich der Modellbahnjournalist schon mal dabei, wenn er bei zur Veröffentlichung angebotenen Anlagen nach der Epoche fragt, dass er innerlich „schon wieder Epoche III“ stöhnt, wenn ihm die zeitliche Einordnung genannt wird.

Dabei stellt er keineswegs Können und Leistungen der Anlagenerbauer in Frage, aber er muss an eine gewisse Ausgewogenheit der vorzustellenden Anlagen denken, ehe gleichlautende Leserbeschwerden kommen. Mit der hier vorgestellten Anlage sind derlei Bedenken allerdings leicht zu zerstreuen.

„An unserer H0-Anlage hat ein junger Besucher sage und schreibe sechs Stunden zugebracht“, erzählt Manfred Federle, Vorsitzender des Holzwinkler Modell-Bahn-Clubs Welden (HMBC; bei Augsburg). Es fällt nicht schwer, das zu glauben, denn die Anlage ist mit Details nur so gespickt. Die 8,20 mal 6,50 Metern große Anlage bilden 13 Segmente mit den Maßen 1,30 mal 1,30 Meter oder 1,60 mal 1,30 Meter, dazu kommen ein verdeckter Abstellbahnhof und eine Steuerzentrale.

Die Segmentmaße sind für Federle das Gestaltungsgeheimnis: Mit einem minimalen Maß von 1,30 Metern lasse sich eine viel bessere Tiefenwirkung erzielen als mit schmalen Modulen oder Segmenten. Es lassen sich Stadt, Häfen und Landschaft viel glaubwürdiger gestalten und Gleise wie Bahnhöfe darin einpassen.

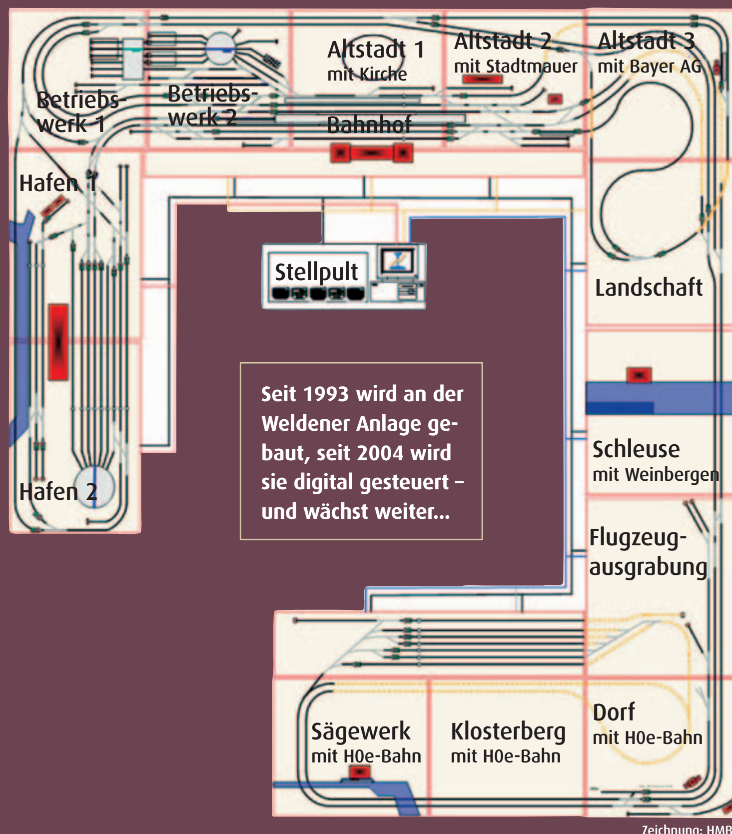
Wo soll man den Rundgang beginnen? →

Vom kleinen Dachgarten aus lassen sich der letzte Vorortzug und das Pferdegespann ganz entspannt verfolgen.

Flotte Teens und gesetzte Herren besuchen den Freitags-Gemüsemarkt.



Im Bw ist nur wenig Betrieb: Fast alle Dampfloks sind auf der Strecke, und der Einzelgänger V 140 wartet als kalte Reserve.



Seit 1993 wird an der Weldener Anlage gebaut, seit 2004 wird sie digital gesteuert – und wächst weiter...

Zeichnung: HMBC

„Der älteste Teil unserer Anlage wird vom Hauptbahnhof und dem Bw gebildet“, erläutert Federle. Seit 1993 bauen die Vereinsmitglieder. „Einen Plan, so und so muss die Anlage am Ende aussehen, hatten wir nicht“, erzählt der Clubmann. „Wir haben Ideen besprochen und dann im Grunde drauf los gebaut. Dabei haben wir auch Fehler gemacht und Erfahrungen gesammelt“, räumt er ein, „aber das gehört dazu!“ Beispielsweise wurde eine Kehrschleife mit zu starker Steigung errichtet. Als zu viele Züge liegen blieben, wurde der Anlagenteil verlängert, und nun gibt es keine Probleme mehr.

Aus handelsüblichen Bausätzen, ergänzt mit Einzelteilen und Eigenmaterial, entstand eine stattliche Burganlage. Der Burghof ist so verwinkelt gebaut, dass man viele lauschige Ecken erahnen kann und diese Veste schon im Modell eine Touristenattraktion ist. Und bei einer Anlage in Bayern geht es nicht ohne Kloster! Unterhalb des Klosterberges, der wie selbstverständlich von einer christlichen Prozession belebt wird, winden sich die Gleise einer 750- respektive Neun-Millimeter-Schmalspurbahn.

Mit solchen Schmäckerchen schaffen die Weldener Modellbahnfreunde Blickfänge, und so werden sechs Stunden für eine Betrachtung erklärbar. Dieter Hallervorden fällt einem ein, der als rücksichtsloser Konzernboss in „Didi, der Doppelgänger“ seine Unterstellten nervt: „Ich wünsche mehr Detaaiijs!“



„Ich wünsche mehr Detaaiijs!“ Bitte sehr: Das jüngste Segment zeigt eine Schleusenanlage.

Über der Altstadt thront eine Burg, deren Innenhof zu den touristischen Schmäckerchen gehört.





Die Mittagspause naht, doch noch ist der Zwischenboden nicht gegossen, also geht es weiter.



Zwar gibt es einen Kran, aber bei der Verladung der Stämme auf den Wagen hilft ein Pferd.

Nun, hier kann ihm geholfen werden. Immer wieder sind kleine Szenen zu entdecken, die neben modellbahnerischem Bastlergeschick auch eine sehr gute Beobachtungsgabe für Vorbildsituationen verraten. Sei es ein Häuslebau, ein Baugerüst an einem Altstadthaus, eine Flugzeugausgrabungsstelle oder das „Erholungsheim für verdiente Modelleisenbahner“, gelegen an einem ruhigen See. →



Das Dach des Altbauhauses wird erneuert, während ein Liegewagenzug über die Strecke rauscht.

Anlagensteckbrief

- **Anlagentyp:** H0-/H0e-Clubanlage in Segmentbauweise
- **Außenmaße:** 8,20 x 6,50 m
- **Segmente:** 130 x 130 / 160 cm
- **Erbauer:** Holzwinkler Modell-Bahn-Club e.V. Welden
- **Bauzeit:** Seit 1993
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital mit PC-Zentrale von Freiwald
- **Gleismaterial:** Fleischmann, Drei-Schienen-Gleis von Tillig
- **Rollendes Material:** Verschiedene Hersteller, Umbauten
- **Anlagenthema:** Zweigleisige Hauptbahn, eingleisige Nebenbahn, Schmalspurbahn
- **Epoche:** III
- **Vorbild:** Kein konkretes
- **Homepage:** www.hmbc.de

Außer auf den Landschaftsbau legen die Weldener Modellbahner auch Wert auf einen technisch reibungslosen Ablauf. Die Segmente erhielten beispielsweise 2003/2004 neue Untergestelle, die man stapeln kann, was den Anlagenauf- und -abbau beschleunigt. Immerhin war die Anlage des Holzwinkler Modell-Bahn-Clubs Welden schon mehrfach außerhalb der vereinseigenen Räume gezeigt worden, zuletzt unter anderem auf der „Modellbau Bodensee" im November 2005 in Friedrichshafen.

Ein der Größe der Anlage angepasstes Faller-Car-System durchläuft mehrere Runden, so dass ein darauf fahrendes Kfz schon etliche Minuten unterwegs ist. Und schließlich siegte im Jahre 2004 doch die Überzeugung, dass sich die Anlage mit einer digitalen Steuerung (mit Freiwald-PC-Zentrale) besser beherrschen lässt als analog.

Auch kleine technische Kniffe erleichtern den stressigen Schaubetrieb. So sind alle Häuser entfernbar. Sie sind mit einem Kontakt ausgestattet, der das Licht beim Aufstellen zuschaltet. Die Weichen-Servo-Antriebe entstanden ebenfalls im Eigenbau.

Neben dem Bahnhof samt Bw der größte Anlagenteil ist der Hafen, der aus zwei Segmenten besteht. Er entstand als ein Mix aus zwei Ideen. Manfred Federle erzählt: „Eigentlich wollten wir nur einen zweiten Abstellbahnhof haben. Doch dann haben wir bei einem Ausstellungsbesuch eine Anlage mit Schiffen gesehen. Das hat uns fasziniert, und so beschlossen wir: Da machen wir auch was!"

„Was", das ist heute ein Hafenbecken mit Speicherhaus, Portalkran, Gleisanschluss, einigen Schiffen und vielen weiteren „Detaaiijs". Das Lagerhaus (siehe Aufmacherfoto auf Seite 84) ist ein Eigenbau, während die Schiffe aus Bausätzen von Artitec und Wegass gefertigt wurden. Dabei gilt laut Manfred Federle wie für alles andere: „Jedes Teil wird bearbeitet und gealtert, ehe es auf die Anlage kommt."

Normalerweise ist die Anlage daheim in Welden in einem vereinseigenen Zimmer



Der kleine Vorstadtbahnhof mit EG in der Plus-Eins-Ebene entstand vollständig im Selbstbau.

Mit PC und Stellpult wird der umfangreiche Fahrbetrieb der Holzwinkler Anlage gesteuert.





Ruhe und Erholung bietet das „Ferienheim für verdiente Modelleisenbahner" nach der Schau.

Fotos (13): Frickel

abgestellt. Von insgesamt 55 Mitgliedern des 1988 gegründeten HMBC sind etwa 15 ständig am Ball. Er gehört zur sogenannten „Schwäbischen Modellbahnrunde", einem lockeren, aber sich regelmäßig treffenden Hobbykreis zum Erfahrungsaustausch.

Eine Erfahrung, die auch die Weldener machen mussten, ist die Schwierigkeit der Nachwuchsgewinnung. Clubvorsitzender Federle erzählt ein Beispiel: „Als feststand, dass wir die Anlage digitalisieren, haben wir in unserer Tageszeitung eine Anzeige geschaltet, dass wir gern junge Interessenten daran beteiligen wollen. Aber es hat sich niemand gemeldet." Nach seiner Einschätzung und der seiner Mitstreiter sind und bleiben Ausstellungen die beste Werbung für neue Mitglieder.

Nun sind wir fast am Ende des Rundganges, der nicht sechs, aber reichlich zwei Stunden in Anspruch nahm. Nach getaner Arbeit haben die beiden MEB-Reporter nur einen Wunsch: Eine kleine Pause im „Erholungsheim für verdiente Modelleisenbahner!" *Henning Bösherz*

MODELLBAHN AKTUELL

BOSCH ▸ *Akkuschrauber*

Mit verbesserter ergonomischer Form kommt jetzt das Nachfolgemodell des IXO von Bosch auf den Markt. Dank Lithium-Ionen-Technologie entlädt sich der Akkuschrauber auch nach längerer Untätigkeit nicht und kann zudem jederzeit aufgeladen werden, ohne dass es dem Akku schadet. Ein Punktstrahler an der Gerätespitze erleichtert das Arbeiten an schlecht ausgeleuchteten Stellen. Infos: www.Bosch.com; kostenlose Hotline: (0180)3335799.

LANGMESSER ▸ *Schrebergartenhäuser in H0*



Im Maßstab 1:87 fertigt Langmesser aus Resin ein Set mit Schrebergartenhäusern (Bild). N-Bahner werden mit einer ländlichen Brauerei aus demselben Werkstoff bedacht. Info: W. Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel./Fax (02156)109389, Internet: www. langmesser-modellwelt.de.

TRIX ▸ *Flachwagen mit Pfannen in H0*



Ein weiteres H0-Set zum Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl" bilden der zweiachsige Flachwagen Sm24 und der vierachsige SSw07, beladen mit Roheisen- und Schlackenpfannen (Bild). Die Rübenkampagne wird fortgesetzt mit zwei Silo- und einem Kesselwagen der Südzucker AG. Historisch wird´s beim königlich-bayerischen Wagenset zur Maxhütte: Drei Mittelbordwagen Om und Omk, ein Drehgestellflachwagen SSml und ein gedeckter Güterwagen Gm.

RIETZE ▸ *Regionalbus Setra S315NF in H0*

Mit Jägermeister-Werbung ist der Setra S315NF für Regionalbus Saar-Westpfalz (RSW) im H0-Linieneinsatz, während der Mercedes-Benz Citaro G die Innsbrucker Verkehrsbetriebe repräsentiert. Auf der Buslinie 145 der Hamburger Hochbahn ist ein weiterer Citaro von Mercedes-Benz mit Vollwerbung „Gelbe Seiten" in 1:87 unterwegs. Bei Pannen hilft der Abschleppwagen auf Basis eines Iveco Eurocargo.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *Rimmso 56 in H0*



Nicht mit der Post, sondern per Bahn für Sinalco unterwegs: Das Modell des Bundesbahn-Rungenwagens Rimmso 56 (Bild) ist mit einem Bretterverschlag aus Echtholz, bedeckt von einer Plane mit Limo-Werbung, beladen. Die beim Vorbild transportierte Abfüllanlage wird man freilich nicht finden. Info: Post-Museums-Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, Tel. (07243)700766, Fax (07243)700752, Internet: www.post-museums-shop.de.

ROCO ▸ *FS-Speisewagen und DSB-MZ in H0*



Die Roco Modelleisenbahn GmbH liefert das 1:87-Modell der „Carrozza Ristorante" WRz in der Farbgebung der 70er-Jahre aus. Der Wagen besticht durch die farblich abgesetzte Inneneinrichtung. Zeitlich, aber nicht räumlich passend kommt die DSB-Mz der ersten Lieferserie in den Handel. Der MEB wird diese und ein Modell der Mz^II demnächst ausführlicher vorstellen.

US-Corner

Walthers stellt eine große Getreidemühle (Bild 1 re.) vor, die ab den 1920er-Jahren in der vorgestellten Version typisch ist. Das Gebäude kann beispielsweise durch einen Grain-Elevator (Bild 1 li.) erweitert werden. Walthers-Produkte können im spezialisierten Fachhandel erworben werden. Der Modellauto-Spezialist ADP bietet die Zivil-Version des dreiachsigen Dreitonner-Armee-Lastwagens (Bild 2 re.) von Studebaker an. 1941 stellte Chevrolet seine Lastwagen-Flotte mit neuem Design vor. Das ADP-Kunststoff-Modell (Bild 2 li.) mit Pritsche trägt typische US-Lkw-Felgen und ist in mehreren Farbkombinationen lieferbar. Nahezu unverändert, aber mit wechselnden Modellbezeichnungen, blieb der Chevy bis 1947 in Produktion. (Info: ADP-Modelle, Tel. 03843/219206). Fahrzeuge in drei Burlington-Beschriftungs-Epochen haben sich auf Bild 3 versammelt. Der Sattelzug mit Mack-B-Zugmaschine zeigt die traditionelle Farbkombination der Bahngesellschaft Chicago, Burlington & Quincy. Kurz nach der Fusion von CB&Q, Great Northern, Northern Pacific und Spokane, Portland & Seattle zur Burlington Northern trugen die Waggons zwar noch den Burlington-Schriftzug aber bereits den grünen BN-Lack. Das Athearn-Genesis-H0-Modell weist feinste separat angesetzte Trittroste und Griffstangen auf. Das Vorbild des N-Wagens im Vordergrund hat die Umstellung auf BN-Lackierung und -Beschriftung abgeschlossen. Athearn-Modelle werden von Noch (www.noch.de) vertrieben. In feinster Modellausführung stellt Intermountain (Bild 4) das H0-Fertigmodell eines Rib-Sided Covered Hopper der Santa Fe vor. Durchbrochen ausgeführte Trittroste auf dem Dach und viele separat angesetzte Details gefallen. Das Modell wurde zur Verfügung gestellt von MP-Toys (www.mp-toys.com) und ist im spezialisierten Fachhandel erhältlich.



R. MEISSNER ▸ *Modellbäume*

Für diverse Baugrößen liefert Robert Meissner Modellbäume. Da die in Höhen zwischen 6 und 60 cm produzierten Bäume in Einzelanfertigung entstehen, fallen sie formal vorbildgerecht unterschiedlich aus. Der Schwerpunkt des Programmes liegt derzeit bei Nadelbäumen. Info: Modellbäume Meissner, Sonnenstr. 10, 92708 Mantel, Internet: www.eisenbahnecke.de.



HAPO ▸ *Dampflöffelbagger in H0, TT und N*

Der für H0, TT und N lieferbare Dampflöffelbagger des Typs 6 besteht komplett aus Messing und ist ausschließlich in Schwarz erhältlich. Das Original wurde zwischen 1930 und 1943 gebaut. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552.



MODELLBAHN AKTUELL

BEMO ▸ *Historischer Wagen der RhB in H0m*



Zum Einsatz im historischen Dampfzug versetzte die Rhätische Bahn (RhB) den zweiachsigen Wagen A1102 weitgehend in den Ursprungszustand zurück.

FALLER ▸ *Betonmischwerk in N*

Als Nachzügler bei den N-Bausätzen sind das Betonmischwerk und die ein- und zweigleisigen Tunnelportale ausgeliefert. Die Baugröße Z erfährt Bereicherungen durch die aus neuen Werkzeugen erstellten Bahnbauten Stadtbahnhof Neustadt und Güterschuppen. Der Gebäudekomplex eines städtischen Gaswerks sowie ein vielseitig einsetzbares Tanklager bedenken die H0-Fans. Im Premium-Programm steht die Gewässergestaltung im Vordergrund: Mit dem „Natur-Wasser", in 24 Stunden aushärtend, und „Wasser-Effekt", flexibel trocknend, macht die Modellrealisierung des nassen Elements deutliche Fortschritte.

MINI-TEC ▸ *Schotter für Z bis Spur II*

Neu im Sortiment von Mini-Tec ist Echtstein-Schotter aus Grauwacke und solcher aus Granodiorit. Neben exakt maßstäblichen Körnungen bieten die Kempener auch solche nach Vorschlägen der Arbeitsgruppe Basisnormen Mechanik (AGBM) an, die in der Korngröße den unmaßstäblichen Profilhöhen Rechnung tragen. Info: Mini-Tec, Tel. (02152)5495850, Internet: www.minitec24.de.



PIKO ▸ *Säuretopfwagen Z53 in H0*

Als „Piko Classic" erscheint der Säuretopfwagen nach Vorbild des DR-Z53. In der Epoche-IV-Version rollt die DR-41 auf Gleich- und Wechselstromgleise.

FLEISCHMANN ▸ *Desiro in N und Polizei-Zug in H0*



Kurz vor Redaktionsschluss traf der N-Desiro (Bild) ein. Der erste Blick und die erste Ausfahrt waren vielversprechend. Ein ausführlicher Test folgt im nächsten Heft. Als Sonderserie anlässlich der Dekoration einer Vorbild-101 präsentiert Fleischmann ein H0-Modell mit Werbebedruckung für den Internet-Auftritt der Polizei. Damit sich die Lok nicht so einsam fühlt, ist auch noch ein Dreier-Set mit Doppelstockwagen lieferbar. Die überarbeitete BR 94 wird auch als Wechselstrom-Lok mit geschlossenem Pufferträger geliefert.

HERPA ▸ *H0-Pkw der Epochen III und IV*

Lauter schicke Zweitürer haben sich auf dem Bild versammelt. Alterspräsident ist dabei der Karmann Ghia 1500 von 1962 (li.). Mit der typischen Kombination aus Rechteck- und Rundscheinwerfern rollt das Ford-Taunus-Coupé (2. v.l.) als luxuriöse GXL-Ausführung mit Vinyl-Dach an. Neben ihm posieren der Scirocco-I von 1974 und der BMW 323i, dessen Vorbild ein Jahr später erschien. Die beiden letztgenannten Modelle sind modellgepflegte Formen aus den 80er-Jahren. Formal ein wenig aus der Reihe tanzt die fein detaillierte Liebherr-Raupe mit beweglichem Schild und senkbaren Aufreiß-Zähnen.



SCHWAETZER ▸ *Samms 709 in TT*

Waggonbau Schwaetzer bietet den Flachwagen Samms 709 als Komplettbausatz für die Baugröße TT an. Der Sechsachser wird fertig lackiert mit beschriftetem Kunststoff-Rahmen geliefert. Info: Waggonbau Schwaetzer, Auf dem Ruhbühl 147, 88090 Immenstaad, Tel. (07545)3436, E-Mail: Schwaetzer@t-online.de.



TILLIG ▸ *Reko-Halbgepäckwagen in H0*



Als Farbvariante erscheint der bekannte Reko-Halbgepäckwagen in einer Epoche-III/IV-Beschriftung. Mit den Super-Startsets mit jeweils zwei Zügen, fünf Weichen und umfangreichem Gleismaterial wendet sich Tillig an TT-(Wieder-)Einsteiger. Es sind eine DR-Epoche-IV- und eine Epoche-V-Packung lieferbar. Der MODELLEISENBAHNER stellt eines der empfehlenswerten Sets in einer der kommenden Ausgaben vor.

KIBRI ▸ *H0-Brückenstellwerk Hamm*

Der Bahnhof Feldafing und das Brückenstellwerk Hamm ergänzen das Bahnhochbauten-H0-Sortiment der Böblinger. Als Stadthaus-Varianten wurden die Bausätze Haus am Schillerplatz und Haus am Sachsenplatz sowie das Stadthaus mit Fabrikanbau ausgeliefert. Zwei Stadttore und der Bahnhof Unterlenningen bereichern die Baugröße N. Der Lanz Bulldog in 1:87 erhält eine Heckholzbandsäge. Der Kaelble-Knicklenker KK 25 wartet als Muldenkipper auf Baustelleneinsätze. Mit neuer Motorhaube und zweiachsigem Spritzenanhänger ist der schwere MB Trac 1300-1600 ausgestattet.

Modellbahn Aktuell

BORN ▸ *SBB-Personenwagen in H0*

Schweiz-Freunden bietet Born den zweiachsigen SBB-Personenwagen (Bild) als exklusives Messing-Kleinserienmodell an. Born wird die Lemaco-Loks Ec 3/5 6606, Ec 3/4 6516 und Ec 3/4 6519, fachgerecht ausgestattet mit geänderten Radsätzen und mit Uhlenbrock-Decoder für das Märklin-System, vertreiben. Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, Postfach 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041)552111303.



BEKA/AUHAGEN ▸ *Geburtstags-Set*



Zum 120-jährigen Bestehen der Firma Auhagen legen der Hersteller aus dem Erzgebirge und der Dresdner Zubehörhersteller Beka ein Set auf. Es besteht aus einem Garant -Lkw für Baustoff- oder Kohlenstransport von Beka und einem Förderband von Auhagen.

BUSCH ▸ *Mini-Szenen in H0*

In einer Miniszene beladen zwei Arbeiter einen Multicar mit erntefrischen Kürbissen (li.). Sportlich betätigen sich zwei Streetball-Spieler (re.). Die modernen Vorbildern nachempfundenen sechsgeschossigen, zwölfeckigen Büro-Gebäude kommen als Bausatz mit glänzenden Glas-Fassaden daher.



SCHUCO ▸ *Shelby AC Cobra in H0*



Eine H0-Neukonstruktion ist der Shelby AC Cobra (Bild). Das Vorbild des flotten Flitzers machte ab 1965 die Straßen unsicher. Als Formneuheit macht auch der rote Alfa Romeo 147 GTA eine gute H0-Figur.

BREKINA ▸ *Wechselstrom-Schi-Stra-Bus in H0*



Den Schi-Stra-Bus (hinten) liefert Brekina jetzt auch für das Dreileiter-Wechselstrom-System aus. Der Bus (Test des Gleichstrom-Modells in MEB 9/2005) trägt einen serienmäßigen Digital-Decoder. Das Fahrverhalten auf der mit Märklin-K-Gleisen ausgestatteten Testanlage ist sehr gut. Mit einer Leistung von 200 PS gehörte der zwischen 1951 und 1954 gebaute Kaelble K832L (vorne) zu den stärksten Serien-Lkw seiner Zeit. Sowohl die Zugmaschine als auch der Anhänger bauen im Modell auf einem Metall-Rahmen auf.

REVELL ▸ *BMW Alpina Roadster V8 in 1:24*

Ganze 555 Exemplare, davon allein 450 für den US-Markt, umfasste die Vorbild-Sonderserie, die Alpina produzierte: Den getunten Sportwagen auf Basis des BMW Z8 bietet Revell jetzt als 1:24-Plastikbausatz an.

JACOB & PUCKA ▸ *Dreiachsiger DR-Rekowagen in 0*



Der fertig oder als Bausatz lieferbare DR-Klassiker ist als Sitzwagen (Bage) oder Traglastenabteilwagen (Bagtre) erhältlich. Das Modell des Epoche-IV-Wagens entsteht in Gemischtbauweise. Der Wagenkasten besteht aus Messingblechteilen, die im Laserschnittverfahren gefertigt wurden. Der Zusammenbau erfolgt durch Weichlötung. Teile des Fahrwerks, die Inneneinrichtung und das Dach bestehen aus Kunststoff. Info: Th. Jacob und A. Pucka GbR, Postfach 280126, 01141 Dresden, Tel./Fax (0351)4902746, Internet: www.jundp-modellbau.de.

WIKING ▸ *Borgward Isabella Coupé und Büssing BS16L in H0*

Borgwards Isabella-Coupé (Bild) und der einige Jährchen jüngere Opel GT rollen als Modellpflege-Farbvarianten auf den H0-Asphalt. Ein Wiedersehen gibt´s auch mit dem Büssing BS16L als Pritschen-Sattelzug (Bild) und dem Getränke-Lkw auf Magirus-Mercur-Fahrgestell. Die Planierraupe PR610 von Gmeinder-Kaelble, ein Wiking-Baumaschinenklassiker, hat ein neues Farbkleid erhalten. In N sind der VW Passat Variant, der Audi A6 und der Mercedes-Benz E250 startbereit.



MÄRKLIN ▸ *WLE-Zug und Schwarzwälder 85009 in H0*



Fans der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) dürfen sich auf das H0-Set (Bild) mit der Ex-WLE-Köf VL0604 in Ausführung des Westfälischen Eisenbahnmuseums Münster und den zwei Zementsilowagen Uc85 und Uc86 freuen. Das Zinnoberrot der Wagen und das Blau der Lok wirken etwas dunkel. In die Epoche III gehören die Modelle der im Schwarzwald eingesetzten 85009, bereits mit MFX-Decoder ausgestattet, und des DB-Werkstattwagens. Die moderne Bahn repräsentiert der DBAG-Taschenwgen Sdgkms 707 mit Lkw-Sattelauflieger. Die A3/5 der SBB stand Pate fürs Z-Modell der Vierzylinder-Verbundlok.

POLA ▸ *Litfaßsäule in II*

Bereits 150 Jahre alt ist die Litfaßsäule, benannt nach ihrem Erfinder Ernst Theodor Litfaß. Damit ihre Werbebotschaften auch auf der Gartenbahn ankommen, gibt´s nun im Sortiment der wetterbeständigen Modelle auch den nostalgischen Plakatträger in Baugröße II. Außerdem kam der funktionslose Stadtbrunnen, wohl eher für einen Kurpark geeignet, zur Auslieferung.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN

Heiß begehrt, aber derzeit unverkäuflich

● „Märklin steht derzeit nicht zum Verkauf!" Mit dieser Presseerklärung reagierte Märklin-Geschäftsführer Paul Adams auf Medienberichte über Verkaufsabsichten des Göppinger Traditionsunternehmens. Unter anderen hatten Manager-Magazin und Financial Times Deutschland am 15. Dezember 2005 übereinstimmend berichtet, dass mehrere Investoren die Übernahme Märklins planten. Erste Gespräche, so die Online-Ausgabe des Manager-Magazins, würden „offenbar unter der Leitung des ehemaligen WMF-Chefs und heutigen Märklin-Beirats Rolf Allmendinger" dieser Tage geführt. Potentielle Investoren hätten bei einer Stuttgarter Wirtschaftskanzlei die Möglichkeit, die Märklin-Bücher zu prüfen. „Noch im ersten Quartal 2006", so das Manager-Magazin, „könnte die Firma ihren Besitzer wechseln."

An der Stuttgarter Straße in Göppingen hatte man nur kurzzeitig – „Zu Gerüchten nehmen wir keine Stellung" – die Wirkung dieser Medienberichte, die einen Zusammenhang mit einem möglichen weiteren Stellenabbau, sinkenden Umsätzen und angeblich hohen Schulden herstellten, unterschätzt. Schon einen Tag später, am 16. Dezember 2005, dementierte Märklin-Chef Adams, dass die Firma kurz vor dem Verkauf stünde, und stellte klar: „Richtig ist, dass sich das Unternehmen in der Restrukturierung befindet. Wir sind damit gut im Plan, wir sind solide finanziert, haben keine Probleme mit Banken und werden 2005 ein ausgeglichenes Betriebsergebnis vorlegen."

Hintergrund für die Verkaufsgerüchte könnte die Absicht der in Geislingen ansässigen Württembergischen Metallwaren-Fabrik AG (WMF) sein, ihre Märklin-Geschäftsanteile zu veräußern. Die Geislinger waren 2004 selbst in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, erwägen derzeit einen weiteren Stellenabbau nach Auslaufen der Beschäftigungssicherungsvereinbarung Anfang 2007 und haben am 1. Januar 2006 den Schweizer Kaffeemaschinenproduzenten Schaerer übernommen. WMF-Chef Thorsten Klapproth hatte bei der Vorstellung der Jahresbilanz 2004 eingeräumt, dass der Jahresüberschuss des Konzerns um 60 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen sei.



Foto: Haucke

Paul Adams: „Fakt ist, Märklin bewegt sich gut im Wettbewerb!"

Derart drastische Einbrüche hatte Märklin nicht zu verkraften. Zwar ging auch beim Modellbahnbranchenführer der Umsatz zurück, von 164 Millionen Euro 2003 auf 143 Millionen Euro 2004, und „2005 planen wir erneut mit einem geringeren Umsatz", so Paul Adams, doch der Firmen-Chef betonte zugleich: „Allerdings erwirtschaftet Märklin nach wie vor einen leicht positiven Ertrag. Das zeigt die Stärke der Marke, das zeigt den Erfolg der Restrukturierung."

Meldungen, Märklin habe derzeit Schulden von 60 Millionen Euro, wies Paul Adams als falsch zurück. Diese Summe entspreche in etwa dem Kreditrahmen, aber nicht den weit niedrigeren Verbindlichkeiten. Die Einräumung einer solch hohen Kreditlinie spricht zweifellos auch für die Bonität des Branchenführers.

Das 1859 gegründete Familienunternehmen richtet sich seit drei Jahren konsequent neu aus, schlägt dabei auch für die bisherige Firmenphilosophie ungewohnte Wege ein. So kooperierte Märklin jetzt erstmals im Weihnachtsgeschäft mit einem Lebensmittel-Discounter: Bei Penny gab´s eine Startpackung, deren Ergänzung nur im Fachhandel zu erhalten war.

Auch die Erlebniswelt im Stammwerk an der Stuttgarter Straße nimmt allmählich konkrete Formen an. Voraussichtlich in diesem Frühjahr zieht das Märklin-Museum von der Holzheimer Straße um. Künftig soll ein Teil der Endmontage integriert werden.

„Wir haben viel erreicht, produzieren bei gleicher Fertigungstiefe erheblich günstiger als früher und geben mit technischen Innovationen den Takt in der Branche an", blickt Märklin-Geschäftsführer Adams optimistisch in die Zukunft und erwartet schon für dieses Jahr eine deutliche Belebung: „Wir wissen, dass die Modellbahn beständig gut läuft und ein solider Umsatzbringer ist; daher sind und bleiben wir auch der verlässliche Partner des Fachhandels." Und dafür richtet Märklin derzeit alle Anstrengungen auf 2006 aus. Was die Modellbahn-Fans in dieser Hinsicht an Überraschungen erwartet? Die Münchner Messe bot bereits einen Vorgeschmack: Dort präsentierte sich erstmals der VT 08. Weitere Paukenschläge werden nicht lange auf sich warten lassen. Spätestens nach der Nürnberger Messe weiß die Öffentlichkeit mehr. *hc*

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: Baureihe 41 in H0 von Piko

● Mit der 01.5, die 1977 erschien und einen lang gehegten Wunsch der DDR-Modelleisenbahner aufgriff, setzte der Sonneberger Hersteller neue Maßstäbe. Die Reko-Güterzuglok 41 der DR, 1980 erstmals präsentiert und in MEB 2/1981 ausführlich vorgestellt, brachte in punkto Detaillierung noch eine Steigerung. So wurden erstmals bei einem Piko-Modell freistehende, funktionsfähige Stirnlampen realisiert. Kessel und Umlauf erhielten viele extra angesetzte Details wie Lichtmaschine, Dampfpfeife und Handrad an der Rauchkammer. Erstmals wurden separate Rohrleitungen angesetzt. Da das Vorbild vielseitig eingesetzt wurde, waren auch den Dienstplänen auf der Modellbahn kaum Grenzen gesetzt. Beim Preis stießen die Sonneberger in neue Dimensionen vor: Stolze 116 Mark der DDR waren über die Ladentheke zu reichen.



Kurzkupplung

● **Im Miniatur-Wunderland Hamburg** wurde ein neuer Weltrekord aufgestellt: Mit drei Lokomotiven und 887 Waggons fuhren die Mini-Eisenbahner 614,87 Meter weit. Dazu wurde im alten Elbtunnel ein 750 Meter langer Gleisparcours verlegt.

● **Die Untersuchungsgruben** für den Lokschuppen „Havelberg" von Auhagen (siehe „Szene" auf Seite 82/83) wird, anders als angekündigt, ohne Tillig-Modellgleis ausgeliefert. Außer Märklin-C-Gleis können alle üblichen Gleissysteme eingebaut werden.

● **Korrektur zum „Mini-Kran":** Bei der Vorstellung des EDK80/3 im letzten Heft haben wir versehentlich eine falsche Web-Adresse angegeben. Sie lautet richtig: www.rothe-top-technic.com. Wir bitten die Firma Rothe Top Technik und alle Leser um Entschuldigung.

● **Ausstellung geplant:** Der Lausitzer Modelleisenbahnverein Großräschen will vom 22. bis 24. September 2006 in Zwickau die zweite große westsächsische Modellbahnausstellung durchführen. Aussteller, Händler und Sponsoren können sich ab jetzt melden: Lausitzer MEV Großräschen, Herrn Carsten Thron, Emilienstr. 16a, 08056 Zwickau.

● **Kurzzeitig** dachte Urs Egger, Eigentümer des Schweizer Modellbahn-Kleinserienherstellers Lemaco, ans Aufhören. „Schließlich bin ich jetzt über 70 Jahre alt", wie er lachend betont, „doch nach reiflicher Überlegung fühle ich mich doch noch nicht reif für den Ruhestand."

HEIM UND HANDWERK

Münchner Messefieber

● Die bekannte Münchner Modellbahn-Biennale im Rahmen der Publikumsmesse Heim und Handwerk entpuppte sich auch im Jahr 2005 wieder als Besuchermagnet. Dafür sorgten die 123 Aussteller vom Branchengiganten Märklin bis zum Kleinserienhersteller, aber vor allem auch die zahlreichen Großanlagen der verschiedensten Spurweiten auf der 23. Internationalen Modellbahn-Ausstellung. Neben den Ständen der Großserien-Fahrzeughersteller, die zahlreiche Herbstneuheiten dem interessierten Publikum zeigten, waren auch die Zubehörhersteller meist von Menschentrauben umlagert. Reges Interesse weckten die Anbieter von Digitalzubehör. Beinahe schon traditionell wurden auch wieder die besten Module des Wettbewerbs „Modellbahn und Schule" prämiert, der unter dem Motto „Unser Bahnhof – das Tor zur Welt" stand. Highlights unter den ausgestellten Modellbahnanlagen waren eine Segmentanlage nach Motiven der Mariazellerbahn in H0e und eine weitläufige 1:32-Anlage des Spur-1-Teams Württemberg. Bestaunt wurden neben allen anderen Anlagen speziell die Spur-N-Trajektanlage des Münchners Alexander Rudin und der Nachbau des Endbahnhofs Mals der italienischen Vinschgaubahn inklusive des charakteristischen Wendesterns.



Die ersten Serienmodelle der Altenberger Personenwagen brachte Liliput nach München mit.



Fotos (2): Alkofer

Attraktion: Mariazellerbahn in H0e mit filigraner, funktionsfähiger Oberleitung.

Messe-Kalender

02. - 07. FEBRUAR 2006:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

17. - 19. FEBRUAR 2006:
Erlebnis Modellbau, Dresden, Messe.

09. - 12. MÄRZ 2006:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

29. APRIL - 1. MAI 2006:
Modellbau 2006, Freiburg, Messe.

Impressum

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland: € 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Vorschau


Foto: M. Mann

ECCO-CARGO AUF WACHSTUMSKURS

Das Ecco-Cargo-Netz der Salzburger SETG dehnt sich dank der steigenden Nachfrage beständig aus.


Foto: Frickel

H0-MODULE MIT ANSCHLUSS

Der Modelleisenbahnclub St. Ingbert baut seit elf Jahren an seiner dritten Anlage, auch mit Saarland-Motiven.

Foto: Peter Tendler




Foto: Slg. Schnabel

DER VATER DER SAXONIA

Heinz Schnabel, ab 1974 Leiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR, koordinierte nicht nur den Nachbau der Saxonia, sondern förderte auch den Erhalt der Traditionsloks.


Foto: Rainer Albrecht

MEINE HAND FÜR MEIN PRODUKT

Rainer Albrecht gibt Tipps zur Montage der Bausätze von Icar, typischer Modelle der DDR-Landwirtschaft.

Außerdem

Nürnberger Messe

Post für Königsberg

Wunsch-Triebwagen

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das März-Heft erscheint am **15. Februar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Axel Kiebler


Foto: Chocholaty

DEN WINTER FORMEN

Schneemassen verleihen den Loks ein neues Gesicht. Jörg Chocholaty modelliert ein eisiges H0-Antlitz.